Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 1–3 2023/ 14. DEZEMBER 2022

Porsche, BMW, Cadillac, Acura

Daytona-Test mit Fragezeichen

Mitmachen und gewinnen!
DIE GROSSE LESERWAHL
1. Preis
1 x 1 Auto-Abo von ViveLaCar für ein Jahr

in Kooperation mit LIQUI MOLY, KW

56 Seiten

IGTC-Finale in Abu Dhabi
Regen in Wüste, Ferrari mit Sieg

Toni Mang im Interview
„Motorrad-Sport zu reglementiert“

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 03

Rallye Dakar: Auto und Motorrad
Große Vorschau mit Favoriten & Etappen

Formel 1: Alonso im Interview
„Zu Hause zu sitzen macht mir Angst“

Deutsche Motorsport-Zukunft
Die ADAC-Pläne für DTM und GT Masters

Inhalt

Automobil:

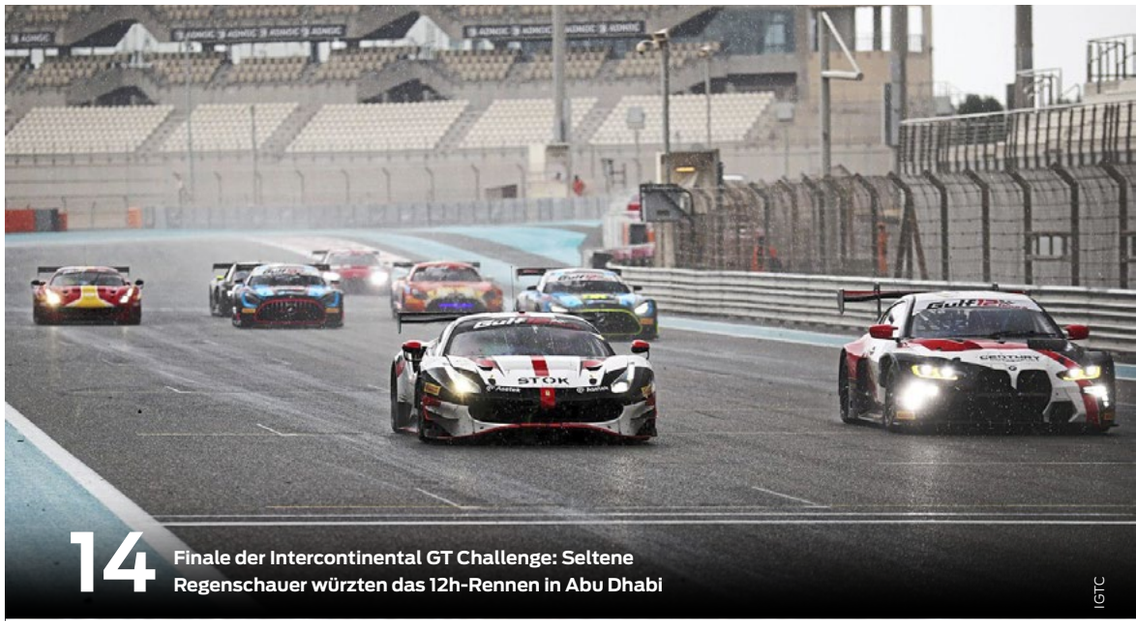
Formel 1 Interview mit Ex-Weltmeister Fernando Alonso **S. 4**
Historie Vor 50 Jahren: Penske feiert ersten Indy500-Sieg **S. 6**
Formelsport Aktuelle News aus Formel 1 und IndyCar **S. 8**
Sportwagen Testfahrten der LMDh-Autos in Daytona **S. 10**
Sportwagen IGTC-Finale in Abu Dhabi mit Juncadella-Titel **S. 14**
Sportwagen So geht es mit DTM und GT Masters weiter **S. 16**
Sportwagen Neues aus WEC, IMSA und weiteren Serien **S. 18**
Rallye Interview Oliver Solberg und weitere aktuelle News **S. 20**
Rally-Raid-WM Vorschau auf die bald startende Dakar **S. 22**
Tourenwagen Supercars: Das Meisterteam im Porträt **S. 24**
Leserwahl Wählen Sie Ihre Favoriten und gewinnen Sie **S. 25**
Tourenwagen Aktuelles aus der NASCAR- und TCR-Szene **S. 35**
Tourenwagen-Historie Die goldenen Jahre der WTCC **S. 36**

Motorrad:

Motorrad-WM Interview mit dem legendären Toni Mang **S. 38**
Motorrad-WM Hintergründe und News aus den Klassen **S. 42**
Historie So revolutionär war die 50er-Renn-Honda von 1962 **S. 44**
Straßensport Aktuelles aus SBK-WM, IDM und Co. **S. 46**
Service Neue Bücher und Kalender für Zweirad-Freunde **S. 47**
Rallye-WM Großer Ausblick auf die Dakar-Zweiradler **S. 48**
SuperEnduro-WM Billy Bolt beim Auftakt klar vorn **S. 50**
Offroad Vorschau US-Supercross und weitere News **S. 51**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 54**



14 Finale der Intercontinental GT Challenge: Seltene Regenschauer würzten das 12h-Rennen in Abu Dhabi

IGTC

06 Mit Downforce gesegnet zu neuen Rekorden: Rückblick auf das Indy500 von 1972 mit Mark Donohue als Sieger

INDIANAPOLIS MOTOR SPEEDWAY PHOTOGRAPHY

36 Rückblick Tourenwagen-WM: Teil 1 mit großen Fahrern und stark engagierten Herstellern 2005 bis 2010

XPB

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Mit dieser MSa-Ausgabe halten Sie, liebe Leser, sozusagen den Zielstrich der Saison 2022 in den Händen. In der letzten Runde hat sich noch einiges getan …

Motorsport aktuell geht mit diesem Heft für drei Wochen in die Winterpause. Kurz vor Toresschluss wurde es für die MSA-Mitstreiter noch mal hektisch: In den ersten beiden Dezemberwochen passierte mehr als sonst in einem ganzen Monat. Natürlich gab es es kaum noch aktuelle Rennveranstaltungen, dafür wurden im Hintergrund die Weichen für die Zukunft gestellt – zum Teil auf recht spektakuläre Weise.

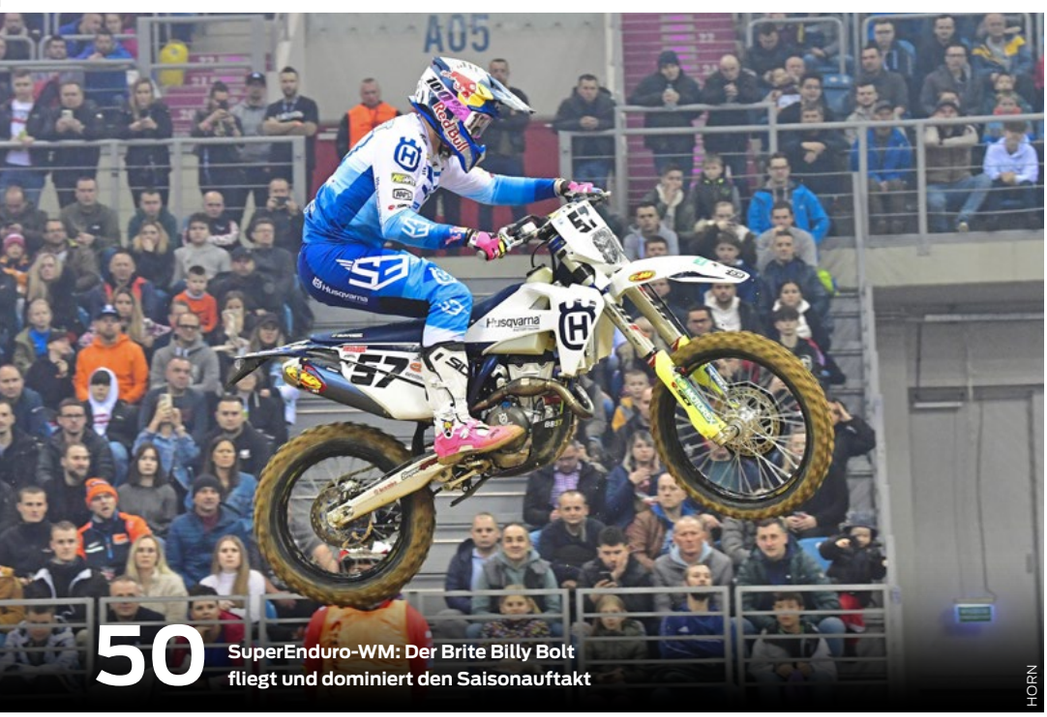
Die DTM-Schockwelle hat die deutschen Fans und uns Journalisten am meisten umgetrieben: Niemand hatte vorhergesehen, dass der sonst so kämpferische und streitbare DTM-Boss Gerhard Berger die Brocken so schnell hinwerfen würde, aber die finanzielle Situation nach der sportlich gelungenen Neuausrichtung ließ ihm keine andere Wahl. Immerhin hat Berger dafür gesorgt, dass die Übernahme durch den ADAC in geordneten Bahnen verlief, damit hat er auch die Fortsetzung der Serie nach dem bewährten Konzept sichergestellt. Der ADAC ist stark genug, um sein renoviertes Veranstaltungskonzept auf dem Markt durchzusetzen. Besser eine starke Bühne als zwei schwache.

Auf der anderen Seite des Atlantiks legte eine der zwei neuen Topklassen des internationalen Langstreckensports einen Frühstart hin, in mehrerlei Hinsicht: Der erste gemeinsame Pflichttest in Daytona gab einen Vorgeschmack auf das, was uns in Zukunft bevorsteht. Die neue Prototypengeneration nach dem amerikanischen LMDh-Reglement glänzt mit einwandfrei identifizierbarer Markensprache, die Autos schauen adrett aus und decken ein tolles Klangspektrum von balzig-amerikanisch (Cadillac mit V8-Sauger) über grollend-europäisch (Porsche und BMW mit V8-Biturbos) bis hochdrehend-japanisch (Acura mit V6-Turbo und 10 000/min) ab. Dazu die V6-Hypercar-Turbomeute der WEC, und bald kommen ja auch noch Lamborghini, Renault/Alpine und womöglich McLaren dazu. Das wären dann zehn Hersteller in der Topklasse – das gab es schon lange nicht mehr!

Zu guter Letzt sorgte die FIA mit ihrer notorischen Paragrafenreiterei für Unterhaltung: Im Reglement der Sportwagen-WM wurde verankert, dass es den Teilnehmern in der Topklasse nicht erlaubt ist, sich öffentlich zu Fragen der Balance of Performance (BOP) zu äußern. Liebe FIA: Das Problem der neuen BOP in der Topklasse wird die BOP sein, nicht die öffentliche Debatte darüber. Dem Fahrerlager einen kollektiven Maulkorb zu verpassen, löst das Problem nicht, sondern macht es schlimmer. Uns Journalisten werden laufend Informationen „vertraulich“ mitgeteilt, laut der Pressegesetze in zivilisierten Ländern stehen diese Quellen unter besonderem Schutz. Wir werden sie weiter nutzen, dann braucht es am Ende schon einen Maulkorb für Journalisten, um das Thema BOP „totzuschweigen“.

Egal: Wir wünschen unseren Lesern ein frohes Fest und einen guten Rutsch!

Marcus Schurig
Redakteur



50 SuperEnduro-WM: Der Brite Billy Bolt fliegt und dominiert den Saisonauftakt

HORN

MSa-Paddock

DAYTONA: TEST FÜR DIE TOPKLASSE

Letzte Woche fand am Dienstag und Mittwoch in Daytona der letzte Pflichttest für die neuen LMDh-Autos statt. Die vier Hersteller waren schnell unterwegs, aber es gab auch viele Unterbrechungen wegen technischer Probleme, die primär von den Einheitsbauteilen ausgelöst wurden.

NEUE ÄRA FÜR DTM UND ADAC

In München stellte der ADAC bei einer Pressekonferenz die Pläne für die neue DTM und die Umstrukturierung des ADAC GT Masters vor. MSa-Reporterin Bianca Leppert war vor Ort und recherchierte die Hintergründe zu der Neuaufstellung im deutschen GT3-Sport. Mehr dazu lesen Sie auf Seite 16/17.

IM SCHWARZLICHT

MSa-Reporter Imre Paulovits ließ es nicht aus, auf die Domi Fighters Party von Supersport-Doppelweltmeister und MotoE-Weltcupsieger Dominique Aegerter zu gehen. Bei bester Partystimmung war der Rohrbacher noch gesprächiger als sonst und freut sich schon auf sein Superbike-WM-Abenteuer.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

Aus Erfahrung gut: Alonso setzte 2022 mehrere Highlights, darunter der fünfte Platz in Brasilien

WILHELM

Fernando Alonso verrät in unserem Interview, warum die Saison 2022 eine seiner besten war, wie er mit seiner Erfahrung das Alter austrickst und warum er Angst vor dem Leben nach der Rennfahrerkarriere hat.

Von: **Michael Schmidt**

Sie sagen, dass diese Saison eine Ihrer besten war. Mit welchen Jahren können Sie 2022 vergleichen?
Ich vergleiche sie mit 2012 und 2018.

Mit 2018?
Ja, 2018 fühlte sich gut an. Mein letztes Jahr bei McLaren. Es gibt so Jahre, da hast du die Situation und dein Auto unter Kontrolle. Und andere, da musst du deinen Fahrstil anpassen, und es läuft nicht so rund.

Was sind für Sie die Kriterien einer guten Saison?
Wenn ich an meiner Leistungsgrenze fahren kann und mein Instinkt mir sagt, dass alles zusammenpasst: Die Qualifikationsrunden, das Rennen, wenn ich alle Faktoren unter Kontrolle habe und in einen Rhythmus komme, in dem ich mich wohlfühle. Dieses Jahr zählt dazu, auch im Vergleich zu meinem Teamkollegen, der ja mein einziger Anhaltspunkt ist. Letztes Jahr gab es noch zu viele Baustellen, die ich aufräumen musste.

Von außen sah Ihre erste Saison nach zwei Jahren Pause aber nicht so schlecht aus …
Letztes Jahr war ich nur bei 80 Prozent. Da sind viele Dinge noch nicht so automatisch abgelaufen. Wenn du zwei Jahre weg warst, brauchst du eine Saison, bis du wieder voll zurück bist. Jetzt bin ich wieder 100 Prozent im Sport drin.

Hat es Sie überrascht, dass trotz Kostendeckel und einem technischen Neustart das alte Kräfteverhältnis erhalten blieb und das Mittelfeld weiter eine Sekunde zurückliegt?
Die neuen Regeln waren einer der Gründe, warum ich zurückgekommen bin. Ursprünglich sollten sie ja schon 2021 eingeführt werden. So war ich ein Jahr früher da. Und ja, es war ein bisschen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ich habe keinen Plan B“

enttäuschend für alle, erkennen zu müssen, dass sich die Dinge nicht dramatisch verändert haben. Es gibt höchstens zwei Teams, die Rennen gewinnen können, so wie das in den letzten Jahren auch war. Und die Lücke zwischen den zwei, drei Topteams und dem Mittelfeld ist immer noch zu groß. In 50 Prozent der Rennen liegen wir eine Runde hinter dem Sieger. Deshalb haben wir noch nicht das Resultat erzielt, das die Formel 1 mit dem Neustart der Regeln beabsichtigt hatte.

Wann glauben Sie, dass die Regeln eine Wirkung zeigen?
Ich glaube nicht, dass der Budgetdeckel einen großen Einfluss haben wird. Eher die Regeln. Sie sind sehr restriktiv. Da gibt es nicht mehr viel zu erfinden. Die Topteams sind schon ziemlich nah am Limit, und die anderen werden aufschließen.

Was war für Sie in diesem Jahr ein persönlicher Sieg?
Ich erinnere mich nicht so sehr an einzelne Rennen. Das Gesamtbild hat gepasst. Wir waren fast überall konkurrenzfähig. Unsere Schwachstelle war die Zuverlässigkeit. Sie hat mich viele Punkte gekostet. Wenn du nicht um den Titel oder um Siege fahren kannst, ist es egal, ob du Zweiter, Fünfter oder Elfter wirst. Die größte Motivation war der vierte Platz in der Konstrukteurs-WM. Das ist aber auch nicht super-aufregend.

Sticht kein Rennen heraus?
Sicher, ein paar schon. Mexiko war trotz des Ausfalls vielleicht mein bestes Rennen in diesem Jahr. Weil wir es von A bis Z perfekt exekutiert haben. Oder der zweite Startplatz im Regen in Kanada. Das Rennen war dann eher enttäuschend, weil wir wieder technische Probleme hatten. Also habe ich es wieder vergessen.

Und Brasilien, als Sie in den letzten zehn Runden den Speed von Leclerc halten und Verstappen abwehren konnten?
In diesen letzten zehn Runden hatte ich das Auto dazu. Da gehe ich davon aus, dass ich so schnell bin wie jeder andere. Das gibt mir nichts. Meine Befriedigung sind Rennen, wo ich vom Kopf her den Unterschied machen kann. Weil ich mir das Rennen besser einteile und im richtigen Moment die richtigen Entscheidungen treffe.

Im Vergleich zu Ihrem Teamkollegen Esteban Ocon waren Sie in diesem Jahr fast immer von der ersten Runde an schnell, während es bei ihm oft bis ins Q3 gedauert hat, bis er auf Ihrem Niveau war. Wie erklären Sie das?
Letztes Jahr war ich mit dem Auto noch nicht so vertraut. Jetzt bin ich es. Ich habe das Auto von der ersten Runde an gespürt. Dann gibt es da so wunderbare Werkzeuge wie Daten, Telemetrie, die dir helfen, dich mit deinem Teamkollegen zu vergleichen. Das bügelt dann die Unterschiede aus.

„Ich bin auf jeder Rennstrecke im Kalender schon 17-mal gefahren. Einige meiner Kollegen vielleicht nur zweimal. Das ist der Vorteil des Alters.“

Fernando Alonso

Ist es auch ein Vorteil der Erfahrung?
Natürlich. Ich bin auf jeder Rennstrecke im Kalender schon 17-mal gefahren. Einige meiner Kollegen vielleicht nur zweimal. Da reicht die Trainingszeit nicht, diesen Vorteil zu kompensieren. Wenn dich ein junger Fahrer bei einem physisch anstrengenden Rennen in der letzten Runde überholen würde, weil er ein bisschen fitter ist, dann wäre das Alter ein Nachteil. Aber das passiert eigentlich nie. Ansonsten bringt das Alter nur Vorteile. Ich kann aus einer riesigen Datenbank von Erfahrungen schöpfen. In Montreal sind wir vor der Qualifikation nur ein paar Runden im Regen gefahren. Ich kenne die Strecke im Regen aus der Vergangenheit, bin dort schon fünf oder sechs Mal auf nasser Strecke gefahren.

Wo ist der Alonso von 2022 besser als der von 2006?
In vielem. Ich kann heute ein Rennen besser lesen. Ich weiß, wann ich attackieren muss und wann nicht. 2006 spielte Reifenmanagement kaum eine Rolle. Heute schon. Bei den Boxenstopps kommt es heute darauf an, dass du zentimetergenau parkst. Mit den Tankstopps von damals war es egal. Du bist wegen des Tankens sowieso zehn Sekunden rumgestanden. Wenn ich gegen den Alonso von 2006 fahren müsste, dann würde ich ihn genau in diesen Details schlagen.

Lewis Hamilton bewundert, dass Sie weitermachen, obwohl Sie im Gegensatz zu ihm nächstes Jahr noch kein Siegerauto erwarten dürfen. Woher kommt Ihre Motivation?
Ich liebe, was ich tue. Natürlich hätte ich gerne ein Auto, mit dem ich um den Titel fahren kann. Aber es gibt dort keinen Platz für mich. Von dem, was es auf dem Markt gab, ist Aston Martin eines der Teams, die dieses Ziel in zwei, drei Jahren erreichen können. Ich habe in meinem Alter nicht ewig Zeit. Solange es nur ein Prozent Chance gibt, den Titel noch einmal zu holen, mache ich weiter.

Sie haben jetzt zwei Jahre lang mit Alpine etwas aufgebaut. Fürchten Sie nicht, dass Sie bei Aston Martin wieder bei null beginnen?
Es ist null. Das ist mir bewusst. Trotzdem hat Aston Martin eine gute Plattform. Sie haben sehr gute Leute und bauen gerade eine neue Fabrik mit neuen Werkzeugen auf. Ich lasse bei Alpine viele gute Dinge zurück, die wir in den letzten zwei Jahren gemeinsam entwickelt haben. Es ist kein Geheimnis, dass ich letztes Jahr Probleme mit dem Feedback der Servolenkung hatte. Jetzt ist sie perfekt. Jeder Fahrer, der seitdem den Alpine gefahren ist, hat das Feedback der Lenkung gelobt. Aber das ist der Vorteil, wenn du Alonso anstellst und der Nachteil, wenn du ihn verlierst.

Wie lange können und wollen Sie noch fahren?
Solange ich das Gefühl habe, noch 100 Prozent geben zu können. Also bestimmt noch zwei oder drei Jahre. Ich muss in meinem Alter viele Dinge anders angehen. Das Training, das Reisen, die Veranstaltungen dazwischen. Die Formel 1 nimmt dich immer mehr in Beschlag. Du musst dich gut organisieren, um dich nicht zu verbrennen.

Gab es Momente in Ihrer Karriere, in denen Sie an Rücktritt gedacht haben?
Ich bin 2018 zurückgetreten.

Sie sind aber in Le Mans und Indianapolis weiter Rennen gefahren ...
Komplett aufhören? Daran habe ich nie gedacht.

Irgendwann wird es aber so weit sein. Haben Sie Angst vor dem Leben danach?
Ja, das habe ich. Ich habe keinen Plan B. Ich bin mein ganzes Leben lang Rennfahrer gewesen und in dieser Disziplin gut, weil ich nichts anderes gelernt habe. Mein Leben war immer dem Motorsport gewidmet. Und was ich in diesem Sport am besten kann, ist Fahren. Wenn ich eines Tages mit der Formel 1 aufhören muss, werde ich andere Rennen fahren. Ein Sieg bei der Dakar wäre noch eine Herausforderung. Weil es in dieser Kombination noch niemand gemacht hat. Zuhause herumsitzen, das macht mir Angst.

Sie könnten mit Ihrer Erfahrung am Kommandostand Karriere machen, oder?
Ich will mir jetzt keine Türen zuwerfen, aber im Moment steht das nicht weit oben auf meiner Wunschliste. Unser Job bedeutet ja auch viel Reisen. Das erträgt man, weil du dann einen Job machst, denn du liebst und kannst. Wenn ich reisen müsste, um etwas zu tun, das mir nicht so liegt, dann würde sich meine innere Batterie schnell entladen. ■

Fernando Alonso

Geburtstag: 29.07.1981
Geburtsort: Oviedo (E)
Herkunftsland: Spanien

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

INDIANAPOLIS MOTOR SPEEDWAY PHOTOGRAPHY

Full House: Rund 300 000 Fans verfolgten das bis dahin schnellste Feld der Indy-500-Geschichte

500 Meilen von Indianapolis 1972

Im Rausch der Revolution

Überarbeitete Aerodynamik-Regeln hoben Indianapolis im Jahr 1972 in ein neues Zeitalter der Geschwindigkeit. Gewaltige Speed-Sprünge sorgten für eine riskante Materialschlacht, aus der am Ende neue Herausforderer als die großen Sieger hervorgingen.

Von: **Philipp Körner**

Er war der Superstar und er wusste es. Nach seinem rekordbrechenden Vierrunden-Schnitt flötete Pole-Setter Bobby Unser gewohnt selbstbewusst in die Diktiergeräte der neugierigen Presse: „In Indianapolis gibt es kein Speed Limit! Bei 195 mph (313,82 km/h) reitet man auf der Rasierklinge und ist sich dessen auch bewusst. Wenn man dann noch eine Meile pro Stunde drauflegt, ist es unvorstellbar, wie sich diese Sensation nochmals verändert.“ Der wortgewandte Pilot spielte so gekonnt mit der Fantasie der Fans, die schon an den Quali-Tagen zu Tausenden nach Indy geströmt waren. Der final tödliche Unfall von Jim Malloy am selben Tag der Unser-Runden blieb so eine tragische Erwähnung.

Der Auslöser dieser neuen, aber in seinen Grundzügen doch alten Faszination für die Rekordjagd auf dem Indianapolis Motor Speedway war ein überarbeitetes Reglement des Ausrichters USAC. Nachdem die Heckflügel in den Jahren zuvor – falls überhaupt vorhanden – stark eingeschränkt und auf Höhe des Chassis angebracht waren, durften sie plötzlich wuchtig und freistehend über dem Fahrzeugende thronen. Dazu wurden aus den vormals meist stummelhaften Frontflügeln endlich echte Aerodynamik-Hilfen. Die Folge: Bereits beim Reifentest vor den offiziellen Trainingstagen knackten etliche Autos die magische 190-mph-Marke. Demnach blieb nur noch die Frage, wie vernichtend die mit neuer Downforce gesegneten Renner den alten Pole-Schnitt (178,696 mph) schlagen würden. Bobby Unser lieferte in seinem von Technik-Vordenker Dan Gurney designten Eagle die Antwort in der Form von 17,244 mph – also fast 28 km/h.

Technik ärgert Favoriten

Zusätzlich zum neuen Flügelwerk zeigte sich Gurneys Team All American Racers auch auf der Motorenseite mutig. Der Vierzylinder-Turbomotor der Antriebsschmiede Offenhauser wurde mit dem – laut der Konkurrenz – höchsten Ladedruck im Feld angefüttert. Der auf Platz 3 startende Mark Donohue kalkulierte deshalb kühl: „Weil Bobby den höchsten Druck fährt, hat er das größte Risiko auszufallen.“ Der Penske-Pilot Donohue wusste, von was er sprach: Ganze zwölf „Offys“ hatten bereits in seinem vom Mineralölkonzern Sunoco gesponserten McLaren-Chassis den Verbrenner-Geist aufgegeben.

In Runde 31 bewahrheitete sich schlussendlich die unheilvolle Prophezeiung, als der bis zu diesem Zeitpunkt dominierende Unser mit einem streikenden Rotor des Turboladers dem Ausfall entgegenhumpelte. Der ebenfalls pfeilschnelle McLaren-Werksfahrer Peter Revson, der von Rang 2 aus ins Rennen gegangen war, beobachte zu diesem Zeitpunkt nach einem frühen Getriebeschaden bereits das Geschehen von außen. Mark Donohues Teamkollege Gary Bettenhausen profitierte von diesem doppelten Favoriten-Pech und setzte sich in Führung. Während der gelernte Maschinenbau-Ingenieur Dono-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ZAHL DES RENNENS

12

Jahre blieb der 1972er-Rennschnitt von 162,962 mph bzw. 262,262 km/h ungeschlagen. 1984 war Penske-Mann Mears schneller.

hue für die aufkommende Rundstrecken-Fraktion im Feld stand, war Bettenhausen noch der klassische Midwest-Hero: Der aus dem Süden von Chicago stammende Sohn der 1950er-Jahre-Legende Tony Bettenhausen hatte sich seine Sporen auf den lebensgefährlichen Dirt Tracks der Region verdient und ging als Spitzenreiter der USAC-Meisterschaft in den Saisonhöhepunkt.

23 Umläufe später musste der Mann aus Illinois dann aber Platz für den offensiv nach vorne gepreschten Mike Mosley (Leader Cards Eagle-Offy) machen. Nur kurz darauf schlug Mosley jedoch nach dem Verlust eines Rads im Zuge eines Aufhängungskollapses in die Mauer der vierten Kurve ein. Schon im Vorjahr war dem Pilot aus Oklahoma City dort quasi dasselbe passiert. Wie 1971 zog Mosley sich größere Verletzungen zu, sollte aber wieder Rennen bestreiten. Rang 1 ging so kampflos an Gary Bettenhausen zurück.

Tragik, Streit und Historie

Lange Zeit sah es für Bettenhausen anschließend gut aus. Zwar hatte der Penske-Pilot mit dem Gurney-Jünger Jerry Grant und dem Kollegen Mark Donohue namhafte Verfolger zu fürchten, doch seine Pace vorne schien gut genug zu sein. Selbst ein kurzer Kontakt mit dem Hinterreifen eines Mittelfeld-Autos konnte Bettenhausen nicht aus der Ruhe bringen. Als selbige dann aber nach einem Zündungsproblem über seinen Vierzylinder hereingebrochen war, blieb Bettenhausen nach 182 Umläufen stehen. Dem Midwest-Märchen war kein glückliches Ende vergönnt.

Stattdessen machte sich Grant auf den Weg in Richtung sportlicher Unsterblichkeit. Doch das Drehbuch des Indy 500 1972 hatte einen letzten herzlosen Twist: Grant musste zwölf Runden vor Schluss einen Notstopp für frische Frontreifen einlegen, verpasste seine Box und wurde illegal in der Box des Teamkollegen Unser betankt. Grant verlor so den Sieg an Donohue und durch eine spätere, kontroverse Strafe den lukrativen zweiten Platz. Er bedauerte „Ich habe im Auto sogar schon meine Siegesrede geübt!“ Stattdessen schenkte Mark Donohue dem Team von Roger Penske den ersten Sieg beim Indy 500. Der Start der Flügel-Revolution war so gleich aus zwei Perspektiven wegweisend für die Geschichte des Speedways. ■

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Mark Donohue	Penske McLaren-Offy	200	3:04.05,54 h = 262,262 km/h
2.	Al Unser	Vel's Parnelli-Offy	200	3:07.16,49 h
3.	Joe Leonard	Vel's Parnelli-Offy	200	3:08.17,61 h
4.	Sam Sessions	Gene White Racing Lola-Ford	200	3:09.22,88 h
5.	Sam Posey	Champ Carr Eagle-Offy	198	- 2 Runden
6.	Lloyd Ruby	Gene White Atlanta-Foyt	196	- 4 Runden
7.	Mike Hiss	Page Racing Eagle-Offy	196	- 4 Runden
8.	Mario Andretti	Vel's Parnelli-Offy	194	- 6 Runden
9.	Jimmy Caruthers	Quality Racing Scorpion-Foyt	194	- 6 Runden
10.	Cale Yarborough	Gene White Ra. Atlanta-Foyt	193	- 7 Runden

Meiste Führungsrunden: Gary Bettenhausen, Penske McLaren-Offenhauser, 138 Runden

DAS RENNEN

56. Ausgabe der 500 Meilen von Indianapolis, 27. Mai 1972

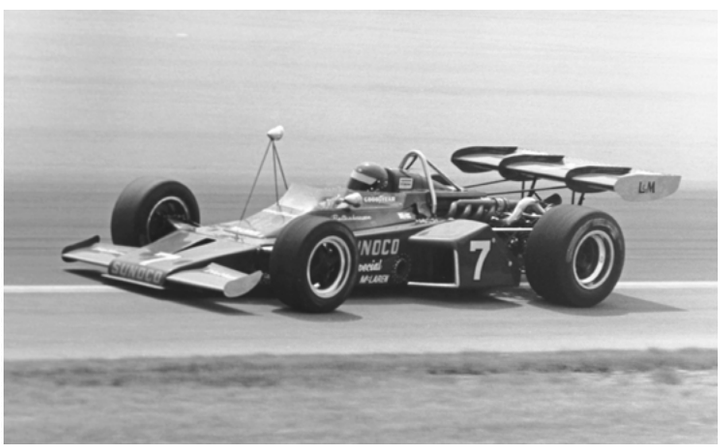
Wetter:	27°C, wolkig
Distanz:	200 Runden à 4,023 km = 804,6 Kilometer
Nennungen:	81
Gestartet:	33
Führungswechsel:	7
Schnellste Runde:	Mark Donohue, Penske McLaren-Offy, 187,539 mph = 301,815 km/h (150)
Pole-Position:	Bobby Unser, Olsonite Eagle-Offy, 195,940 mph = 315,335 km/h

INDIANAPOLIS MOTOR SPEEDWAY PHOTOGRAPHY

Rekord: Pole-Setter Bobby Unser verbesserte den Schnitt um satte 17 mph

INDIANAPOLIS MOTOR SPEEDWAY PHOTOGRAPHY

Jäger: Mark Donohues McLaren-Offenhauser lag nur 13 Runden in Führung



INDIANAPOLIS MOTOR SPEEDWAY PHOTOGRAPHY

Pech: Motorprobleme stoppten die dominante Fahrt von Gary Bettenhausen

INDIANAPOLIS MOTOR SPEEDWAY PHOTOGRAPHY

Triumph: Donohue schenkte dem Team von Roger Penske den ersten Indy-Sieg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Honda ohne Red Bull

Honda hat sich als Motorhersteller für die Saison 2026 eingeschrieben. Doch die Japaner wollen sich dann nicht mehr mit ihrem derzeitigen Partner Red Bull verbünden. Honda sucht ein neues Team.

Von: **Michael Schmidt**

Seit dieser Saison ist Honda nur mit halber Kraft in der Formel 1 dabei. Offiziell ist der japanische Autobauer aus der Königsklasse ausgestiegen. Trotzdem kommen die Motoren in den Red Bull noch bis Ende 2025 aus dem japanischen Sakura. Sie sind an Red Bull Powertrains nur ausgeliehen. Zunächst durften die Antriebseinheiten nicht mal Honda heißen. Das hat sich ab dem GP Japan geändert. Honda wollte auch was vom Ruhm der GP-Siege und WM-Titel abbekommen.

Für die neue Motorengeneration ab 2026 hat sich Honda pro forma eingeschrieben, obwohl ein offizielles Comeback noch nicht kommuniziert ist. So hat man aber schon mal den Fuß in der Tür. Die Nennung kostet eine Million Euro pro Jahr. Honda will sich ab 2026 nicht mehr mit Red Bull verbünden. Dort wäre man nur Juniorpartner. RB Powertrains baut den Verbrennungsmotor selbst. Der Elektrik-Part ist Honda zu wenig. Jetzt sucht Honda ein Team. Zur Wahl stehen Alpha Tauri, Williams, McLaren oder Aston Martin. ■

XPB

Ohne Red Bull: Honda schreibt sich für die F1-Motorenformel ab 2026 ein

Formel 1

Aston ändert Gesicht

Aston Martin will mit seinem 2023er-Auto einen großen Sprung nach vorne machen. Dafür wird in Silverstone aggressiv entwickelt. Die Ingenieure sprechen davon, dass sich der AMR23 optisch deutlich vom Vorgänger abheben werde.

Von: **Andreas Haupt**

Seit aus Racing Point Aston Martin wurde, stagniert das Team aus Silverstone. 2021 rutschte man vom vierten auf den siebten WM-Platz ab. Von dort kam man in der abgelaufenen Saison nicht weg. Die Punkteausbeute schrumpfte von 195 (2020) auf 77 und 55 Zähler.

2023 muss dem Team um Neuzugang Fernando Alonso und Lance Stroll ein signifikanter Sprung gelingen. Aston Martin muss in der Lage sein, um den vierten Platz hinter den Topteams zu fahren. Hoffnung machen die Neuzugänge in der Technikabteilung, die größeren Einfluss auf das neue Auto haben. Und das soll auch optisch sichtbar sein. Der neue AMR23 soll so anders aussehen als der Vorgänger, dass es jeder mit dem bloßen Auge erkennen könne. Das spricht für einen sehr aggressiven Entwicklungsansatz.

Einen Hinweis geben die Aston-Martin-Ingenieure. Man sei die gesamte Saison 2022 mit praktisch derselben Nase und demselben Frontflügel gefahren. Ohne einen Budgetdeckel, wie er in der Formel 1 seit 2021 besteht, hätte man in diesem Bereich sicher Änderungen vorgenommen. Man darf davon ausgehen, dass das mit dem neuen F1-Rennwagen passiert. Der Unterboden ist die größte Spielwiese für alle Teams. Ein großes Thema sind die Reifen. Aston muss sie auf eine Runde schneller zum Arbeiten bringen. ■

XPB

Mit Alonso im Cockpit: Für Aston Martin muss es 2023 vorwärtsgehen

NACHRICHTEN

INDYCAR-MOTOR AUF EIS

Mehrmals hatte die IndyCar-Serie die Einführung eines 2,4 Liter großen Sechszylinder-Turbomotors verschoben. Zuletzt war die Saison 2024 das Ziel. Nun hat die US-Rennserie die Pläne aber komplett auf Eis gelegt. Stattdessen will IndyCar weiter mit dem steinalten 2,2-Liter-V6 fahren und ihn um ein Einheits-hybridsystem ergänzen, mit dem es während der Tests Probleme gegeben hatte. Der V6-Biturbo treibt die Einheitsautos seit 2012 an. Die Kosten sind sicher ein Grund für den U-Turn. IndyCar gelingt es auch nicht, neben Chevrolet und Honda einen dritten Hersteller zu gewinnen.

ZANDVOORT BIS 2025

Die Formel 1 und Zandvoort haben sich auf eine Vertragsverlängerung geeinigt. Der neue Kontrakt sichert den GP Niederlande um zwei weitere Jahre bis einschließlich 2025. Das nächstjährige Rennen ist bereits ausverkauft.

BOSCHUNG DABEI

In der abgelaufenen Saison der Formel 2 setzte Ralph Boschung nach Imola für mehrere Rennwochenenden aus. Beim 25-jährigen Schweizer wurde das Facettensyndrom diagnostiziert. Boschung gab in Belgien sein Comeback und raste im Sprint auf das Podest. Trotz Schmerzen zog er für die restliche Saison durch. 2023 soll Boschung wieder in der Startaufstellung der Formel 2 stehen. Darauf hat er sich mit seinem Team Campos verständigt.

EIN NEUES F1-TEAM?

Wie die „BBC“ berichtet, kokettiert ein Geschäftsmann aus Hongkong mit einem Einstieg in die Formel 1. Die Rede ist vom 1,7 Milliarden (laut Forbes) schweren Calvin Lo, der prüft, ein Team ab 2026 an den Start zu bringen oder bei einem bestehenden einzusteigen. Fraglich ist, ob die Formel 1 ihm überhaupt die Eintrittstür öffnen würde.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Autos lieben LIQUI MOLY

Mit Vollgas in der Erfolgsspur! LIQUI MOLY lässt Motorherzen höher schlagen und beruhigt den Puls der Autofans. Wohl deshalb wählten uns 2022 die Leserinnen und Leser der führenden Automagazine Deutschlands erneut zur Schmierstoffmarke Nr. 1. Bei AUTO ZEITUNG sowie auto motor und sport bereits das 12. Mal in Folge. Zudem glänzen wir bei AUTO ZEITUNG wiederholt mit Platz 2 in der Kategorie Pflegemittel. Herzlichen Dank!

Auto Bild DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN – Ausgabe 16/2022

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 07/22 auto motor und sport – Ausgabe 7/2022

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 06/22 Motor Klassik – Ausgabe 6/2022

Auto Zeitung TOP MARKE 2022 GOLD Schmierstoffe – Ausgabe 4/2022

Auto Zeitung TOP MARKE 2022 SILBER Pflegemittel – Ausgabe 4/2022

LESERWAHL BEST BRAND 2021 KATEGORIE AUTOMOBIL Öle/Schmierstoffe Heft 17/22 MOTOR SPORT aktuell – Ausgabe 17/2022

LESERWAHL BEST BRAND 2021 KATEGORIE MOTORRAD Öle/Schmierstoffe Heft 17/22 MOTOR SPORT aktuell – Ausgabe 17/2022

MOTORRAD BEST BRAND 2022 Kategorie: Öle/Schmiermittel – Ausgabe 9/2022

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IMSA

Wo steht die LMDh-Klasse nach dem letzten Test? Und wo stehen die beiden deutschen Marken BMW und Porsche?

Bedingt einsatzbereit?

In der vergangenen Woche rückten die vier LMDh-Hersteller Acura, BMW, Cadillac und Porsche zum letzten großen gemeinsamen Test vor dem IMSA-Saisonauftakt Ende Januar in Daytona aus. Bei dem Pflichttest sollte das Performance-Niveau der neuen Topklasse abgetestet werden. Performant sind die neuen Flitzer zwar auf jeden Fall, doch die große Frage lautet: Halten sie auch durch?

Von: **M. Schurig; A. Cotton**

Beginnen wir mit dem Satz, den wir beim Daytona-Pflichttest am Dienstag und Mittwoch letzter Woche in Daytona am häufigsten gehört haben: „Das hatten wir zuvor so noch nie." Das war die Antwort auf die Frage, warum gerade an einem Auto außerplanmäßig geschraubt wurde – der Satz kam nahezu wortgleich allen Vertretern der vier LMDh-Hersteller mehrfach über die Lippen.

Nun sind Reparaturpausen bei der Entwicklung neuer Rennfahrzeuge sicher kein Novum: Schließlich geht man ja zum Testen, um Probleme aufzuspüren. Allerdings testen die meisten Hersteller ihre LMDh-Rennwagen seit Juli 2022, dabei haben sie bereits von über 10 000 (BMW) bis zu 30 000 Testkilometer (Porsche) abgespult. In sechs Wochen steht der Auftakt der IMSA-Saison 2023 in Daytona auf dem Einsatzplan – und das Debüt der neuen LMDh-Wagen geht gleich über die Monsterdistanz von 24 Stunden. Der dafür nötige Reifegrad ist eher noch nicht da, weil laufend neue Probleme bei den Topwagen aufploppen.

Zuverlässigkeit im Fokus

Eigentlich hätte man im Dezember schon weiter sein wollen. Der Daytona-Pflichttest auf der Kombination aus Infield und Oval sollte ursprünglich dazu dienen, die Rennstrecken-Performance der neuen Fahrzeuge einer letzten Überprüfung zu unterziehen. Die vier Hersteller brachten zu diesem Zweck neun Wagen an den Start: Drei Hersteller kamen dabei mit zwei Autos, Cadillac brachte sogar drei LMDh nach Daytona, weil sie auch den Saisonauftakt mit drei Fahrzeugen

> „Jede kleine Setup-Änderung zieht langwierige Anpassungen bei allen anderen Fahrzeugsystemen nach sich – die Autos sind sehr komplex."
>
> BMW-Pilot Augusto Farfus

bestreiten werden. Wer jetzt davon ausgegangen war, dass die vier Hersteller ununterbrochen Runden abspulen würden, sah sich getäuscht: In der ersten Session am Dienstagvormittag bekam der Autor dieser Zeilen in knapp zwei Stunden vornehmlich drei LMP2-Wagen und ein GT3-Auto zu Gesicht.

Als nach zwei Stunden endlich der erste LMDh-Flitzer auf die Bahn rollte, war die Sache bereits nach wenigen Runden schon wieder beendet: Der Porsche mit der Startnummer 963 strandete mit einem defekten Schaltkompressor, die Piloten konnten keine Gänge mehr einlegen. Urs Kuratle, bei Porsche Projektleiter für den 963 LMDh, sagte: „Das hatten wir zuvor so noch nie."

Zu den technischen Gründen kommen wir gleich zurück, doch vorab komplettieren wir noch das große Bild: Der genannte Porsche verlor fast einen vollen Testtag mit diesen Querelen. Bei Cadillac und BMW fehlte am ersten Tag ebenfalls je ein Auto, weil die Einsatzteams bereits die neuen Fahrzeuge für das Rennen Ende Januar aufbauten. Ob man das nicht hätte früher erledigen können, ohne einen Testtag zu verlieren? Bei Cadillac gab man zu, dass nur ein Bauteil fehlte, um am Test teilzunehmen: der sogenannte „scrutineering harness", also der Kabelbaum, der die Sensordaten für den Veranstalter IMSA speichert. Cadillac wollte ohne den Kabelstrang fahren – Hauptsache testen. IMSA sagte: Getestet wird nur in der Pflichtspezifikation, wir brauchen Daten von der Strecke. Angeblich hing auch die Komplettierung des zweiten BMW am gleichen Bauteil.

Acura verlor mit dem Auto des Teams Meyer Shank Racing ebenfalls fast einen kompletten Testtag, weil man das komplette Hybridsystem (MGU und Batterie) am Dienstagnachmittag tauschen musste. Auch am zweiten Cadillac des Teams Chip Ganassi Racing musste das Hybridsystem

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Das komplexe Hybridsystem hängt wie eine große, fette, schwarze Wolke über dem ganzen LMDh-Konstrukt: Immer dann, wenn das Hybrid ausfällt, steht das Auto.

gewechselt werden – entweder, weil ebenfalls etwas kaputt war, oder weil man (so die offizielle Version) die Laufzeitgrenze erreicht hatte. Frage: Wer geht mit Bauteilen zum Testen, die ihre Laufzeitgrenze erreicht haben?

Das große Bild des Daytona-Tests erscheint also ziemlich desolat: Denn jeder der vier Hersteller verlor ordentlich Tracktime, weil mindestens ein Auto mindestens einen Tag stand anstatt zu fahren. Die Zuverlässigkeit ist nicht da, wo sie sein sollte – das Fazit muss man sechs Wochen vor dem Saisonstart ziehen.

Mögliche Hackordnung?

Die Zuverlässigkeit ist das große Gesprächsthema im Fahrerlager. Kommt es womöglich sogar zum Supergau beim 24h-Rennen Ende Januar? Wenn alle Hersteller in Probleme laufen, könnte am Ende ein niederrangiger Prototyp aus der LMP2-Klasse den Gesamtsieg abstauben – das wäre eine ziemliche Katastrophe. Nur BMW hat noch einen weiteren Test in Austin, alle anderen Hersteller gehen Ende Januar so ins Rennen, wie sie letzte Woche in Daytona getestet haben.

Bevor wir auf die unterschiedlichen Lagen bei den Herstellern eingehen, widmen wir uns kurz der Performance: Dass an den neuen LMDh-Rennautos viel geschraubt wurde, ließ sich nicht verheimlichen, denn die Boxen waren für alle frei zugänglich. Wie schnell (und wie viel) die Autos auf der Strecke fuhren, wurde den Medien vorenthalten, denn es gab keine öffentliche Zeitnahme, was die Beurteilung der Performance etwas knifflig macht.

Freundlicherweise erhielt Motorsport aktuell aus zwei Teams die besten Rundenzeiten aus den sechs Testsessions über 18 Stunden an zwei Tagen. Die schnellsten Zeiten wurden in den drei Sitzungen am zweiten Tag erzielt: Acura lag hier mit 1.35,75 Minuten knapp vor dem schnellsten Cadillac von Action Express (1.35,80 min.), Porsche folgte mit 1.35,90 Minuten, BMW lag mit 1.36,35 min. am Ende des Zeitentableaus. Ist das aussagekräftig für die Hackordnung im Feld? Wir wissen es nicht. Acura lag durchweg an der Spitze. Sobald die US-Japaner eine gute Rundenzeit hinbrannten, zog der Action-Express-Cadillac nach – was ein wenig nach Katz-und-Maus-Spiel zu riechen schien.

Die Ingenieure sagen, dass die Abstände bei den schnellsten Rundenzeiten auch ungefähr zu dem passen, was man bei den Longruns gesehen habe. Wenn dieses Bild realistisch ist, so lägen alle Autos beim Grundspeed nah beieinander, vielleicht mit einem kleinen Rückstand für BMW.

BMW fehlt vor allem Zeit

Was die Bayern noch nicht notwendigerweise zum Sorgenkind stempeln muss: BMW traf die Entscheidung zum Einstieg am spätesten, folglich haben sie den größten Testrückstand. Projektleiter Maurizio Leschiutta wollte nur bestätigen, dass man mehr als 10 000 Testkilometer abgespult habe – also etwa die Hälfte von Cadillac und nur ein Drittel der Porsche-Testkilometer.

Fakt ist aber auch, dass BMW bisher keinen Langstreckentest erfolgreich absolviert hat: Beim ersten Versuch in Barcelona vereitelten Batterie-Themen den Dauerlauf, beim zweiten Anlauf in Sebring ging erst das Getriebe wegen eines Lagerschadens im Einheits-Hybridantrieb ein, dann verendete der V8-Biturbomotor. Leschiutta gab in Daytona unumwunden zu, dass BMW viel zu wenig Kilometer abgespult habe.

Den letzten beißen die Hunde – ungefähr so lassen sich die Statements der BMW-Fahrer zusammenfassen. „Wir sind spät dran, die Autos sind mega-komplex, dazu kommen viele Einheitsbauteile zum Einsatz, beim Chassis genauso wie beim Hybrid“, sagte ein BMW-Kutscher. „Beim Thema Hybrid, MGU und Batterie hängt viel an externen Faktoren ab, die wir nicht beeinflussen können.“

Das Hybridsystem hängt wie eine große, fette, schwarze Wolke über dem LMDh-Konstrukt: Hybrid ist essenziell, um das Auto zu starten, zu fahren und um Energie zu erzeugen. Wenn das Hybrid ausfällt, steht das Auto. Dazu ist alles mit allem verwoben: „Jede Setup-Änderung zieht langwierige Änderungen bei allen an- ▷

ACURA ODER DER ANDERE WEG

ACURA MIT FEUERWERK

Der Acura ARX-06 setzte beim LMDh-Pflichttest in Daytona die Bestzeiten, aber er ist nicht nur deshalb eine besondere Erwähnung wert: Acura schert bei der Technik aus der Masse aus. Da wäre erstens der Motor: Das V6-Triebwerk ist mit 2,4 Litern Hubraum der kleinste Motor im Feld, dreht aber bis zur vom Reglement erlaubten Grenze von 10 000/min. Sogar die Ingenieure der Konkurrenz loben die Gesamtintegration des Motors und das Packaging. Viele Experten gingen davon aus, dass es sich beim neuen Acura-Motor um eine Ableitung aus dem IndyCar-Triebwerk handelt, das ab 2024 hätte eingeführt werden sollen. Doch David Salters, Chef des Honda Performance Departments (HPD), widerspricht: Acura habe nur Teile des V6-Skeletts übernommen, der Rest sei eine Spezialentwicklung. Sogar der Block wurde maßgeblich modifiziert, um die Steifigkeit zu optimieren und die Regeln zu erfüllen: Die LMDh-Motoren müssen ein Mindestgewicht von 180 Kilo erreichen, der IndyCar-Motor hätte ein Trockengewicht von 113 Kilo erzielen müssen. Der Acura-Clou ist zweitens die Steuerung des Powertrains, die auch über ein Anti-Lag-System verfügt, also ein automatisches Umluftsystem, das die Turbolader bei Gaswegnahme auf Drehzahl hält. „Unsere ECU ist eine direkte Ableitung aus der Formel 1“, erklärt David Salters stolz. Auch die Hybridsteuerung läuft komplett über das HPD-System. Der kleine Hubraum ist laut Salters kein Nachteil, da auch in der LMDh-Klasse die Power der Verbrenner über Leistungskurven angepasst wird. Drittens will Salters mit dem Acura ARX-06 unbedingt nach Le Mans, aber das kann er nicht alleine entscheiden: „Unser Budget gilt nur für Nordamerika. Wenn wir nach Le Mans gehen, brauchen wir eine positive Entscheidung aus Japan.“

IMSA

Porsche und Cadillac haben am meisten getestet. Sind sie auch zuverlässig?

IMSA

Acura hat als einziger LMDh-Hersteller nie einen 24h-Dauertest eingeplant

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IMSA

Die beiden Acura ARX-06 der Teams WTR und Meyer Shank führten die Zeitenliste an beiden Tagen an

deren Fahrzeugsystemen nach sich", erzählt Augusto Farfus. Es ist nicht so, dass dabei immer wieder die gleichen Probleme auftauchen: „Die Probleme kommen blitzartig und unerwartet und haben zumindest bei BMW nichts damit zu tun, wie schnell man fährt. Es gab auch schon Fehler, die bei 85 Prozent Speed auftauchten – genau das macht uns Sorgen für Daytona."

Acura mit feiner Klinge

Der neue Acura ARX-06 markierte zwar beim Daytona-Test die Bestzeiten, doch wie es um die Zuverlässigkeit bestellt ist, ist unklar. Acura hat als einziger Hersteller nie einen Dauertest über 24 Stunden eingeplant, weil man der Meinung ist, dass man ihn nicht braucht. Bei der Testmileage ist man zwar weiter als BMW, liegt aber deutlich hinter Cadillac und BMW zurück.

Beim Team von Wayne Taylor sieht man deshalb nicht schwarz: „Wir haben in den letzten zwei Monaten massive Fortschritte beim Testen erzielt", so Taylor. Der Südafrikaner erklärt, dass sein Team mit dem Thema Hybrid nur wenig zu tun habe, das sei Sache der Honda-Sportabteilung HPD, die sich um die Abstimmung und Abprüfung dieser Komponenten kümmere.

WTR-Pilot Filipe Albuquerque macht ebenfalls auf Optimismus: „Wir haben unseren Testplan so strukturiert, dass wir die volle Distanz eines Daytona-Rennwochenendes abgeprüft haben, mehr können wir nicht tun. Wir sind mit einem Motor über 8000 Kilometer gefahren, da hat alles gehalten. Das Auto fühlt sich gut an, wir können schnell ans Limit gehen, und mit den neuen Michelin-Reifen sind wir nun auch ansprechend konstant."

Generell kann man sagen, dass die Aussagen im Cadillac- und Acura-Lager etwas positiver ausfallen als bei den deutschen Marken, was damit zu tun haben könnte, dass Acura und Caddy schon bei der DPI-Vorgänger-Formel mit an Bord waren – Erfahrung sorgt hier offenbar auch für Entspannung.

HPD-Boss David Salters sah die Probleme kommen: „Hybridsysteme sind komplex: Sie müssen im Rennauto sehr klein sein, mit wenig Kühlung auskommen, und sie leiden am meisten unter den Vibrationen – das ist schwierig!" Salters bestätigte den Hybridschaden beim Daytona-Test. „Da müssen wir durch, die Hybridpartner Bosch, Xtrac und Williams arbeiten eng zusammen, um alle Probleme im Schlussspurt zu lösen – in sechs Monaten redet hoffentlich niemand mehr vom Hybridsystem!"

Salters sieht auch die positiven Seiten: „Wir schreiben dank der offenen Hybrid-Architektur die Software inhouse bei HPD, für unsere Ingenieure ist das eine große Herausforderung, bei der wir sehr viel lernen. Dass es dabei zu Kinderkrankheiten kommt, ist völlig normal. Die Autos sind trotzdem sehr lukrativ, auch aus technischer Sicht. Wir könnten sofort drei oder vier zusätzliche Autos verkaufen, die Nachfrage ist hoch."

> „Wir schreiben dank der offenen Hybrid-Architektur die Software für die Steuerung selber. Das ist eine große Herausforderung, bei der wir viel lernen."
>
> HPD-Boss David Salters

Der Star im Acura-Konstrukt ist der kleine 2,4-Liter-V6-Biturbo, der als einziger Motor im LMDh-Feld die Drehzahlgrenze von 10 000/min voll ausschöpft. HPD-Boss Salters stellt klar, dass es sich dabei nicht um den IndyCar-Motor handelt: „Wir wollten die beste Lösung für das LMDh-Auto, das wiederum spezifische Regeln und Bedürfnisse hat. Natürlich haben wir ein paar Punkte aus dem Skelett des neuen Indy-Car-Motors integriert, aber das sind zwei unterschiedliche Handlungsstränge, schon aufgrund des Motor-Mindestgewichts in der LMDh-Klasse. Für uns stand ein kompaktes Motorkonzept im Vordergrund. Es gab keine Vorgaben, Synergien mit dem IndyCar-Motor zu nutzen."

Nur wenige Stunden nach dem Gespräch wurde übrigens bekannt, dass IndyCars den neuen 2,4-Liter-Motor zugunsten des Hybridsystems zurückgestellt hat. Die gute Laune lässt man sich bei Honda und Acura aber nicht vermiesen – es überwiegt eine positive Grundstimmung für den LMDh-Neuanfang.

Der Porsche-Schneepflug

Im Porsche-Lager ist deutlich mehr Frustration zu spüren, was sicher damit zu tun hat, dass die Schwaben wegen ihres frühen Teststarts im Januar 2022 am ärgsten von der Zulieferproblematik heimgesucht wurden. Nur zur Erinnerung: Nach den MGU-Problemen im Frühsommer musste die Erprobung fast drei Monate ausgesetzt werden – damals hatten die Wettbewerber noch gar nicht angefangen.

Mit dem Daytona-Test letzte Woche steht Porsche vermutlich knapp vor der Zielmarke von 30 000 Testkilometern, aber es fühlt sich nicht so an, weil es bei allen Tests unbequeme Unterbre-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Die FIA und die Regelgeber müssen den Prozess für die Ausschreibungen von Spec-Parts und das Handling in der Testphase neu überdenken."

Porsche-Sportchef Laudenbach

chungen gegeben hat. Und fast immer war dafür nicht Porsche selbst verantwortlich, sondern die Teile der Zulieferer. Das hat ein gewisses Maß an Ohnmacht und Grantigkeit erzeugt. „Die FIA und die Regelgeber müssen den Prozess für die Ausschreibung der Spec-Parts und das entsprechende Handling in der Testphase neu überdenken", fordert daher Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach.

Kaum hatte er die Forderung ausgesprochen, stand ein Porsche wegen Problemen mit dem Schaltkompressor in der Box – wieder mal ein Einheitsbauteil von Bosch. Wieder gab es zwei Baustände, wieder gab es zwei Softwarestände, und wieder wurde all das offenbar nur höchst unzureichend kommuniziert.

Viele bei Porsche sagen: Wir sind nur wegen der Einheitsbauteile so spät dran. Zu Testbeginn war es die Batterie, im Sommer die MGU, jetzt der Schaltkompressor. Auch die Batterie macht immer noch Probleme: Offenbar sinkt der Innenwiderstand nach einer gewissen Fahrzeit einfach ab, das Problem ist nicht gelöst – und der erste Renneinsatz ist nur sechs Wochen weit weg.

Aber es gibt auch Hoffnung: Wenn der 963 mal läuft, dann flutscht es auch. In Daytona spulten mehrere Porsche-Piloten sehr gute Longruns ab, wo die Rundenzeiten konstant im Bereich von 1.36 tief lagen. „Die Fahrer loben die sehr gute Balance, und der Trend hat sich mit den neuen Michelin-Spec-Reifen bestätigt", sagt Projektleiter Urs Kuratle.

Der Schweizer sagt aber auch: „Im Moment dreht sich alles um die Zuverlässigkeit, nicht um die Performance. Wer beim Saisonauftakt in Daytona durchfährt, ist der König. Du darfst auf keinen Fall stehen bleiben, das Auto muss durchfahren. Ein funktionierendes Hybridsystem ist mehr wert als zwei Zehntelsekunden Vorsprung beim Speed." Ein paar relevante Aspekte des Wettbewerbs sind übrigens noch nicht definiert: IMSA will in Daytona Doppelstints verpflichtend vorschlagen. Und Porsche hat dank der guten Reifennutzung nichts dagegen – die LMDh-Gegner haben auf diesem Sektor mehr Mühe, allen voran Cadillac.

Caddy: Schwarzes Pferd?

Bei Cadillac hatte es mit den Testreifen spektakuläre Unfälle gegeben. Doch das ist so ziemlich das einzig Negative, das man aus dem Caddy-Camp hört. Das Auto läge gut, es funktioniere gut, und Probleme hätte es auch kaum gegeben – so die Aussagen von Fahrern und Ingenieuren. Nur ein Beispiel: Der 24-Stunden-Test in Sebring lief angeblich so gut, dass man nach einer kurzen Revision noch mal 12 Stunden draufflegte. Cadillac hat nun weit über 20 000 Kilometer abgespult. Die einzige Kritik, die man hört: Angeblich hat man seit der Homologation etwas zu viel an Topspeed eingebüßt.

Mike O'Gara, Teamchef bei Chip Ganassi Racing, liefert eine interessante Perspektive: „Weil wir einen Saugmotor verwenden, haben wir deutlich weniger Komplexität im Auto als die Konkurrenz – das könnte uns beim Saisonstart helfen." Cadillac macht einen selbstbewussten und stabilen Eindruck. „Das Auto fühlt sich gut an, man spürt einfach die Erfahrung von Cadillac aus der DPI-Klasse", so Pipo Derani.

Die offenen Fragen

Fassen wir zusammen: Der Saisonstart in Daytona wird nicht über den Speed gewonnen, sondern über die Zuverlässigkeit. Die haben die LMDh-Hersteller aber nicht alleine in der Hand – da hängen sie an den zahllosen Partnern für Einheitsbauteile. Weil die Performance nicht entscheidet, spielt zweitens die BoP ziemlich sicher keine Rolle. In der Vergangenheit entschieden in Daytona drittens oft die Reifen das Rennen, doch die neuen Spec-Pneus von Michelin, die beim Test in Daytona zum ersten Mal verwendet wurden, funktionieren offenbar sehr gut.

Die größte Angst der Hersteller besteht darin, dass die Autos wegen Problemen stranden, die sie nicht zu verantworten haben. „Wenn wir verlieren, dann wegen der Einheitsbauteile", so ein Top-Ingenieur. In dem Fall kennen wir schon das Zitat: „Das hatten wir zuvor so noch nie." ■

EINHEITSBAUTEILE ALS STOLPERFALLE?

TEURER MIT SPEC-PARTS?

Sie sollten Geld sparen, jetzt kosten sie auf einmal Geld: Die Einheitsbauteile sollen zum Beispiel in der neuen US-Topklasse LMDh die Kosten senken. Je weniger die Hersteller selber entwickeln, umso billiger wird die Kategorie. Aus diesem Grund haben die Regelgeber IMSA, ACO und FIA vorgeschrieben, dass viele Bauteile als Spec-Parts von Zulieferern kommen. Bei den LMDh-Wagen zählen dazu das Hybridsystem, Monocoque, Aufhängungen, aber auch Schaltkompressoren oder Telemetrie. Der Prozess ist immer der gleiche: Die Regelgeber machen eine Ausschreibung, der beste und / oder der billigste Anbieter gewinnt. Das System ist eigentlich etabliert. Weshalb tauchen jetzt diese großen Probleme auf? Erstens erfolgte die Ausschreibung sehr spät, zweitens wurden die technischen Ziele durch die Konvergenz mit der WEC-Topklasse Hypercars mehrfach verändert. Drittens leiden alle Zulieferer unter den Folgen der Corona-Pandemie (Stichwort Lieferketten), dazu kommen externe Faktoren wie Ukraine-Krieg oder Wirtschaftsrezession. Doch bei der neuen US-Topklasse wird das noch getoppt: Im Bemühen, die Kosten zu senken, wurden sehr viele Einheitsbauteile vorgeschrieben. Die Autos sind wegen der Hybridtechnik komplexer als zum Beispiel die Vorgänger-Generation DPI. Alle Systeme müssen miteinander „reden", die vielen Schnittstellen machen es kompliziert. Dazu gibt es für das Hybridsystem kein Backup: Wenn das Hybrid ausfällt, steht das Auto. Die Zulieferer haben die Baustände laufend weiterentwickelt – mit jedem neuen Baustand tauchten neue Probleme auf, was die großen Zeitverluste beim Testen erklärt. Wegen der Einheitsbauteile mussten die Hersteller mehr testen als geplant, die Kosten sind also gestiegen – und nicht gesunken.

IMSA

Porsche verlor in Daytona mit einem Auto Testzeit wegen Schaltproblemen

IMSA

Drei Hersteller tauschten beim Test MGU und das Batteriepaket (Bild)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wüstensturm

34 Autos gingen in den letzten IGTC-Lauf des Jahres. Audi, Ferrari und Mercedes bekämpften sich intensiv über viele Stunden

Zahlreiche Strafen und dramatische Wendungen sorgten für ein spannendes Saisonfinale der Intercontinental GT Challenge. Nach dem Zwölf-Stunden-Rennen auf dem Formel-1-Kurs in Abu Dhabi durften die Ferrari-Truppe AF Corse und Mercedes-Mann Daniel Juncadella feiern.

Von: **Philipp Körner**

Schockierende Ausfälle, ein arbeitsloser Meister und dann auch noch ein deftiger Regenschauer in der Wüste: Der Abschluss einer wegen Corona wiederholt herausfordernden IGTC-Saison bot mehr Action, als es den meisten seiner Teilnehmer wohl lieb war. Dramatisch ging es bereits bei den offenen Tests am Freitag los: Nachdem Lucas Auer seinen GruppeM-Mercedes mit der Nummer 98 in die Streckenbegrenzungen der zweiten Kurve versenkt hatte, musste sein Team bis zum Samstagmorgen durcharbeiten. Schon um 10.30 Uhr stand das offiziell erste Training für die Truppe von Kenny Chen auf dem Zeitplan.

Für ihre überstundenreiche Arbeit wurden die Mechaniker am Nachmittag belohnt, als das Trio – Lucas Auer, Maro Engel und Maximilian Götz – die Pole-Position holte. Auch hier musste das Team mit Wurzeln in Hongkong und einer Werkstatt in Althengstett zittern: Eine ungünstige rote Flagge im ersten Segment erzwang einen schnellen Zeiten-Schlussspurt von Marco Engel. Seine Kollegen brachten es anschließend souverän in ihren Abschnitten zu Ende. Gekrönt wurden die GruppeM-Festspiele vom zweiten Platz des Schwester-Mercedes. Die Nummer 89 wurde von Raffaele Marciello, Jules Gounon und Daniel Juncadella pilotiert. Letzterer hatte beste Chance auf den Fahrer-Titel der IGTC.

Durch eine Art Streichregel hätte der Spanier diesen sogar noch mit den Kollegen teilen können, aber dafür musste es schon besonders gut laufen. Die ersten Gegner dieses Vorhabens waren der drittplatzierte #66 Tresor/Attempto-Audi (Mattia Drudi, Dennis Marschall sowie Kelvin van der Linde) und die dahinter folgenden professionellen AF-Corse-Ferrari. In der Nummer 71 teilten sich Antonio Fuoco, James Calado und Alessandro Pier Guidi das 488-GT3-Lenkrad, in der Nummer 50 Davide Rigon, Alessio Rovera und Nicklas Nielsen.

> „Ich muss mich bei meinen unterschiedlichen Kollegen in dieser Saison bedanken. Sie haben meinen Erfolg überhaupt erst möglich gemacht."
>
> Daniel Juncadella, Mercedes

Frühes Drama für Helden

Da sich die IGTC wegen der altbekannten Corona-Probleme in ein bestehendes, auf Amateure ausgelegtes Rennen in Abu Dhabi eingebucht hatte, unterschieden sich einige Dinge von typischen SRO-Läufen. So gab es zum Beispiel eine Mindeststopp-Anzahl, zu der keine Service-Besuche während Neutralisierungen zählten. Womöglich auch als Konsequenz dessen kamen die beiden GruppeM-Mercedes direkt nach der ersten Runde in die Pitlane. Nur zwei Umläufe später bog auch Kelvin van der Linde mit seinem Tresor-Audi ab und bestätigte spätestens damit, dass hinter den zügigen Besuchen ein Kalkül stand. Die Audi-interne Konkurrenz von Saintéloc Racing stoppte ebenfalls innerhalb der ersten 20 Minuten. Die Startnummer 26 (Simon Gachet, Lucas Legeret und Gilles Magnus) war vor der 25 (Christopher Haase, Patric Niederhauser und Erwan Bastard) an der Reihe. Parallel zur #25 kam ein weiterer für die Meisterschaft relevanter Mercedes an die Box: Außenseiter Luca Stolz erhoffte sich im GetSpeed-AMG mit der Startnummer 77, vom potenziellen Pech der Stallgefährten zu profitieren. Im Vergleich hatte er mit Al Faisal Al Zubair und Fabian Schiller zwar zwei GT3-erfahrene, aber nicht ganz so starke Kollegen. Bleiben in der ersten Sequenz-Aufzählung noch die beiden Ferrari: Die #71 kam in den Händen von Pier Guidi nach rund 15 Minuten, die

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

#50 ließ man über eine Stunde zirkulieren. Die Bühne für den Strategie-Tanz war eröffnet.

Wegen sehr früher Probleme sollten beide GruppeM-Autos jedoch zeitig von ihr runterpurzeln. Der Pole-AMG wurde nach nicht mal 40 Minuten mit einem Defekt im Ölkreislauf – eine Spätfolge des Unfalls – in seine Box geschoben. Nach etwas mehr als 100 Minuten Rennzeit erwischte es die Sternen-Schwester. Technische Probleme mit dem Kühlwasserkreislauf und der damit verbundene Wasserverlust brachten den bitteren zweiten Knock-out. So musste der ab diesem Zeitpunkt „arbeitslose" Juncadella hoffen, dass Luca Stolz nicht zum überraschenden Sieger wurde.

Regen, Straf-Flut und Abflug

Entlang der vorher skizzierten Strategien entwickelte sich daraufhin die erste Rennphase. Zwei FCY-Unterbrechungen samt anschließender Safety-Car-Phasen hielten das Feld dabei eng zusammen. Kurz vor der Drei-Stunden-Marke ergoss sich dann ein überraschender und satter Regenschauer über den Start-Ziel-Komplex der F1-Strecke. Angesichts der als kurz vermuteten Dauer und der warmen Bahn ließ sich allerdings kein Team zu einem Reifenwechsel verleiten – Partner Pirelli hat alibimäßig selbst in der Wüste welche parat. Abseits einiger tendenziell harmloser Ausrutscher und Dreher musste auch keiner für den Mut wirklich büßen.

Im Anschluss an eine direkt folgende 20-minütige Neutralisierung wegen des gestrandeten Century-BMW-M4-GT3 konnten die Teams fleißig Runden abspulen. Die AF-Corse-Ferrari, der Tresor-Audi mit der #66 und die Saintéloc-Audi lagen kurz vor der Rennhalbzeit eng zusammen. Luca Stolz im GetSpeed-AMG hielt den Anschluss, brauchte aber taktisches Glück – und möglichst keine Strafen. Denn schon früh stellte sich heraus, dass die Rennleitung recht unnachgiebig bei den Track-Limits vorging. Der junge Deutsche verlor aber stattdessen einmal auf einer Outlap vier Stunden und 39 Minuten vor Ende die Nerven und rutschte länger von der Strecke. Weitere Neutralisierungen erwiesen sich aber als Rettung. Der zum Warten verdammte Juncadella zitterte beim Blick auf die Chancen von Stolz auf Twitter: „Oh, verdammt noch mal!"

Eine entscheidende Wendung ergab sich wenige Minuten vor der Neun-Stunden-Marke, als der Audi-Tresor-Pilot Dennis Marschall einen Fehler im Verkehr beging und mit einem Cup-Porsche kollidierte. Der in Sachen Pace wohl beste R8 LMS war raus und verlagerte die Hoffnungen der vier Ringe somit, aus ihrer Sicht, unfreiwillig auf Saintéloc. Mit der Souveränität einer Weltmeistermannschaft plante AF Corse jedoch das letzte Viertel strategisch durch. Die #71 fuhr dank eines herausragenden Alessandro Pier Guidi den Sieg ein, die #50 schaffte den Sprung auf den zweiten Platz. Saintélocs bester Audi komplettierte in der Form der Startnummer 25 das Podium. Für Luca Stolz stand final ein vierter Platz – eine respektable Leistung angesichts des abwechslungsreichen, unvorhersehbaren Rennverlaufs. Daniel Juncadella freute sich nach der unfreiwilligen Zuschauerrolle erleichtert: „Ich muss mich bei meinen unterschiedlichen Kollegen in dieser Saison bedanken. Sie haben meinen Erfolg überhaupt erst möglich gemacht." ■

SAISONFINALE INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE

IGTC-Rennen in Abu Dhabi (UAE)
Streckenlänge: 5,281 Kilometer; Renndistanz: 1769,135 Kilometer

1.	Fuoco/Calado/Pier Guidi	AF Corse-Ferrari 488 GT3	335 Runden
2.	Rigon/Rovera/Nielsen	AF Corse-Ferrari 488 GT3	+ 14,388 s
3.	Haase/Niederhauser/Bastard	Saintéloc-Audi R8 LMS GT3	+ 15,139 s
4.	Stolz/Al Zubair/Schiller	GetSpeed-Mercedes AMG GT3	+ 29,779 s
5.	Ellis/Habul/Konrad	SunEnergy1-Mercedes AMG GT3	+ 1 Runde
6.	Kirchhöfer/Goethe/West	Garage 59-McLaren 720S GT3	+ 2 Runden
7.	K. Magnussen/J. Magnussen/Kvamme	AF Corse-Ferrari 488 GT3	+ 2 Runden
8.	Cheever/Froggatt/Hui/Tse	Garage 59-McLaren 720S GT3	+ 3 Runden
9.	Aka/Hutchison/Delli Guanti	Tresor Attempto-Audi R8 LMS GT3	+ 3 Runden
10.	Kodric/Al Khalifa/Abbott	2 Seas-Mercedes AMG GT3	+ 3 Runden
11.	R. Renauer/Kolb/Bohn	Herberth-Porsche 911 GT3 R	+ 4 Runden
12.	L. Prette/P. Prette/Saada/Grunewald	AF Corse-Ferrari 488 GT3	+ 7 Runden
13.	Stanley/Fox/de Meeus/Costantini	AF Corse-Ferrari 488 GT3	+ 10 Runden
14.	Sernagiotto/Cozzi/Hanna/Lancieri	AF Corse-Ferrari 488 GT3	+ 11 Runden
15.	Grenier/Loggie/Tillbrook	RAM Racing-Mercedes AMG GT3	+ 15 Runden

IGTC

Ein überraschender Schauer sorgte kurz für Chaos, aber es ging glimpflich aus

MERCEDES-AMG

Philip Ellis fuhr acht Stunden im SunEnergy1-AMG – Folge: der Pro-Am-Sieg

IGTC

AF Corse fehlte erst die Top-Pace, aber am Ende war man unschlagbar

MERCEDES-AMG

Die Hersteller-, Fahrer- und Pro-Am-Meisterschaften gehen nach Affalterbach

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ADAC

Für die DTM-Teams ändern sich 2023 zwar Details, aber die Serie ist gerettet

DTM als Gewinner

Am vergangenen Donnerstag (08.12.) stellte der ADAC das neue Konzept für die DTM und das ADAC GT Masters vor. Die Quintessenz: Die DTM-Teams freuen sich, weil sich wenig ändert. Die ADAC GT Masters-Teams sehen wenig Zukunft, weil sie als DTM Endurance mit der LMP3 zusammengelegt werden und Platin-Fahrer nicht mehr erlaubt sein sollen.

Von: **Bianca Leppert**

Totgesagte leben länger. Das trifft auf die DTM zu. Denn der ADAC hat die Serie, die nach der Auflösung der Dachorganisation ITR vor dem Aus stand, gerettet. In Zukunft bildet die DTM die Spitze einer Motorsport-Pyramide, mit der der ADAC an einem Rennwochenende viel Action für die Fans liefern will. „Motorsport ist ohne die DTM in Deutschland eigentlich nicht vorstellbar“, sagte ADAC-Sportpräsident Dr. Gerd Ennser. „Wenn man sieht, dass sich die Rahmenbedingungen ändern und es Gelegenheiten gibt, es neu zu strukturieren, muss man als ADAC diese Verantwortung wahrnehmen.“

Die endgültige Entscheidung fiel erst am Donnerstag nach einer Präsidiumssitzung (01.12.). „Wir haben uns seit Mitte Oktober mit dem Thema beschäftigt, aber bis kurz vor dem letzten Donnerstag war nicht sicher, ob es funktionieren wird“, sagte Ennser. In nur fünf Tagen erarbeitete man ein neues Konzept. Eine Mammutaufgabe. Nicht nur die Kürze der Zeit war ein Faktor, sondern auch die Herausforderung, sowohl DTM-Teams als auch ADAC GT Masters-Teams glücklich zu machen.

Schlüssiges DTM-Konzept

Beide Serien fahren in Zukunft unter einem Dach – inklusive der Rahmenserien Porsche Carrera Cup, BMW M2 Cup, GT4 Germany und TCR Germany. Die sich dadurch ergebenden Anpassungen schmecken allerdings nicht jedem. Das DTM-Konzept klingt durchaus clever. Man fährt wie zuvor das ADAC GT Masters nun mit Pirelli-Reifen, wendet die Balance of Performance der SRO an und nutzt nachhaltigen Kraftstoff. Das Rennformat mit zwei Sprint-Rennen und einem Fahrer pro Auto sowie die Performance-Boxenstopps will man beibehalten. Auch die Live-Übertragung im Free-TV an den acht Rennwochenenden soll gesichert werden. Hier meldet die Gerüchteküche, dass ProSieben weiterhin infrage kommen könnte. Zudem soll die GT3-Serie insgesamt günstiger werden. Man strebt ein Feld mit rund 26 Autos an.

> „Wir haben uns seit Mitte Oktober mit dem Thema beschäftigt, aber es war nicht sicher, ob es funktioniert.“
>
> Dr. Gerd Ennser, ADAC

Für die DTM-Teams ändert sich also wenig. Entsprechend happy sind sie. So auch Thomas Biermaier von Abt. „Jeder bei Abt Sportsline ist erleichtert, dass die Zukunft der DTM gesichert ist. Sie ist und bleibt die wichtigste Rennserie Deutschlands. Die Pläne des ADAC klingen vielversprechend, und wir haben mit dem ADAC in der Vergangenheit immer gut zusammengearbeitet. Natürlich gibt es vor der neuen Saison noch viele Details zu klären, aber alles, was wir bisher gehört haben, passt für uns. Das Ziel ist unverändert, 2023 mit mindestens zwei Fahrzeugen in der DTM an den Start zu gehen.“

Ganz anders sehen die Reaktionen im Umfeld des ADAC GT Masters aus. Denn die Änderungen sind tiefgreifend. Zum einen fährt das ADAC GT Masters seine Rennen gemeinsam mit den LMP3-Autos aus dem Prototype Cup Germany. Das Ganze nennt sich folglich DTM Endurance und soll ebenfalls im Free-TV live übertragen werden. Vorbild hierfür war laut ADAC die Langstrecken-Weltmeisterschaft, in der ebenfalls Prototypen und GT-Fahrzeuge gemeinsam starten.

Der Haken: Die Rennen in der DTM Endurance bleiben wie gehabt bei einer Dauer von einer Stunde. Das wirkt etwas unstimmig. Zudem soll das ADAC GT Masters in Zelte ziehen, wenn nicht genug Platz in der Boxengasse vorhanden ist. Klingt nach zweiter Bundesliga. Zudem will

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

man Platin-Fahrer nicht mehr zulassen. Das war schon vor dem Erwerb der DTM-Markenrechte ein Thema. „Beide Serien müssen sich deutlich voneinander unterscheiden“, begründete ADAC-Motorsportchef Thomas Voss. „Ich glaube, durch die Zusammenlegung mit der LMP3 hat sich die Attraktivität sogar noch gesteigert.“

GT Masters-Teams sauer

Das sehen die ADAC GT Masters-Teams, die bis dahin nicht in die DTM abgewandert sind und dem ADAC die Treue gehalten haben, in der Mehrzahl anders. Teamvertreter Christian Land machte seinem Ärger in einem öffentlichen Statement Luft. „Das vorgestellte Konzept ist für mich eine Enttäuschung. Wir fühlen uns regelrecht vor den Kopf gestoßen. Das ist ein Rückschritt für den deutschen Motorsport – das ADAC GT Masters war eine professionelle Top-Serie, jetzt findet es am Rande statt“, sagt er.

Land sieht zum einen Mehrkosten durch den Erwerb von Zelten, Kommandoständen und Boxenwagen entstehen. Daneben ergibt die Zusammenlegung mit den Prototypen für ihn keinen Sinn und entzieht den Teams die Vermarktungsgrundlage. „Die Prototypen haben leistungstechnisch einen Vorteil und werden daher die ersten Plätze unter sich ausmachen. Die GT3-Fahrzeuge können da in der Regel nicht mithalten. Das wirkt sich einerseits negativ auf die TV-Zeit der GT-Teams aus, andererseits auf die Fahrersuche und Finanzierung. Uns Teams werden die Argumente genommen, was noch für ein Cockpit in einem GT3-Fahrzeug spricht. Wer um den Gesamtsieg kämpfen will, kann das für weniger Geld in einem LMP3-Auto.“

Land ist nicht die einzige kritische Stimme. Teammanager Denis Ferlemann von Car Collection meint: „Grundsätzlich empfanden wir die Entscheidung als Schlag ins Gesicht. Man fühlt sich abgestoßen. Meiner Meinung nach hätte man die DTM ein Jahr pausieren und mit einem richtig guten Konzept zurückkommen lassen müssen.“

Rutronik-Teamchef Fabian Plentz sagt, man orientiere sich nun in Richtung DTM oder SRO. „Wie soll man dem Kunden erklären, dass es das Gleiche kostet, aber weniger Leistung geboten wird?“, sagt er. „Die Kosten orientieren sich ja auch an den Fahrzeiten und die sind in der DTM Endurance nicht länger als bisher.“

Klar ist aber auch, dass nicht jedes ADAC GT Masters-Team finanziell einen DTM-Umstieg stemmen kann. Und die Sponsorensuche im ADAC GT Masters wird durch den LMP3-Mix nicht einfacher. Viele Teams müssen sich neu ausrichten. Dafür ist die Zeit aber reichlich knapp – zumindest wenn man nicht im DTM-Umfeld mit Saisonstart im Mai bleibt. ■

DTM-KALENDER 2023

26. – 28.05	Motorsport Arena Oschersleben
23. – 25.06.	Circuit Zandvoort / NL
07. – 09.07.	Norisring
04. – 06.08.	Nürburgring
18. – 20.08.	DEKRA Lausitzring
08. – 10.09.	Sachsenring
22. – 24.09.	Red Bull Ring / A
20. – 22.10.	Hockenheimring

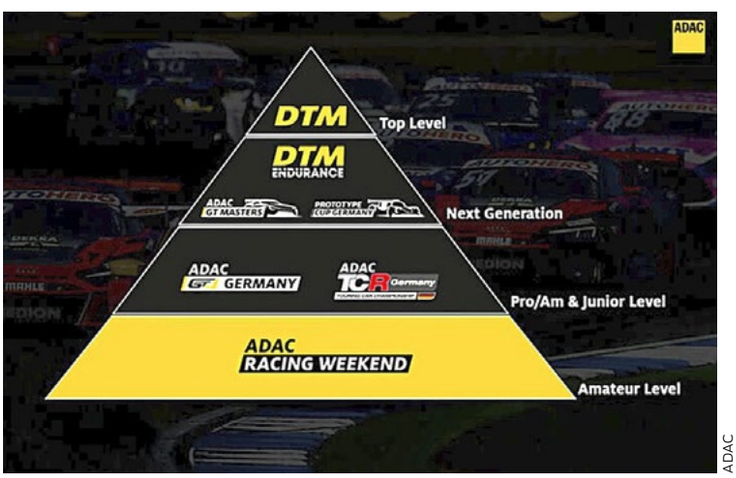
Änderungen vorbehalten

ADAC

Der Prototype Cup wird mit dem ADAC GT Masters zusammengelegt

ADAC

Das ADAC GT Masters wird 2023 keine Profi-Serie mehr sein



ADAC

ADAC-Pyramide: Junge Fahrer sollen sich bis zur DTM entwickeln können

KOMMENTAR

KNOBELAUFGABE

Eines vorweg: Ich hätte nicht in der Haut der ADAC-Verantwortlichen stecken wollen. Die Challenge, die DTM und das ADAC GT Masters unter einen Hut zu bringen, ohne am Ende einen großen Verlierer zu haben, gleicht der kniffligen Aufgabe, einen Zauberwürfel in Reih und Glied zu bringen. Zumal fünf Tage eine knappe Zeitspanne sind. Sosehr ich mich für die DTM und deren gelungenes Konzept freue, sosehr habe ich Mitgefühl für die ADAC GT Masters-Teams, die dem ADAC immer die Treue gehalten haben und deren Business-Modell nun plötzlich das falsche ist. Ich sehe es wie sie: Durch die Zusammenlegung mit der LMP3 wird das GT Masters weniger attraktiv. Die neuen Fahrer-Einstufungen hätte ich noch verstanden, aber nicht ein Endurance-Format, das keines ist. Mit einstündigen Rennen und der Überschrift Endurance wirkt es ein bisschen gewollt, aber nicht gekonnt. Klar, sollten sich nur zehn Autos einschreiben, ist das Auffüllen des Feldes mit der LMP3 die Rettung. Nur wird man das Gefühl nicht los, dass das ADAC GT Masters zu der Serie wird, die Gerhard Berger einst als Betätigungsfeld für Metzger und Bäcker betitelt hat. Ich weiß nicht, wie die perfekte Lösung ausgesehen hätte. Ich mache mir aber Sorgen, dass es am Ende weniger GT3-Autos sind als vorher. Denn die DTM wird nicht jeder stemmen können, das ADAC GT Masters dürfte unter diesen Umständen für Sponsoren wirtschaftlich schwieriger zu vermarkten sein. Statt 30 + 20 Autos sind es vielleicht nur noch 40 in beiden Serien zusammen. Wer gut gelaunt sein dürfte: Stéphane Ratel. Denn die SRO-Serien sind für viele eine Alternative. Zudem hat er mit seiner BoP nun sogar seinen Anteil an der DTM.

Bianca Leppert
Redakteurin

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IMSA / Sportwagen-WM (WEC): Die LMDh-Autos wurden auf der letzten Rille homologiert

Heute schon homologiert?

Die amerikanischen LMDh-Autos sind prinzipiell homologiert, was noch fehlt, ist der Papierkram. Cadillac und Porsche stehen vor der besonderen Herausforderung, die Homologation für IMSA und WEC parallel durchführen zu müssen.

Von: **Marcus Schurig**

Die letzten Monate waren für die vier LMDh-Hersteller ein einziger gewaltiger Testmarathon. Da geriet schnell in Vergessenheit, dass die Fahrzeuge auch noch homologiert werden müssen – eine Schleife, die ebenfalls viel Arbeit und Zeit kostet. Beim IMSA-Test in Daytona hatten alle Fahrzeuge bereits den zentralen Aero-Test absolviert. Hierbei wurden die Fahrzeuge im Windshear-Windkanal mittels unterschiedlicher Ride-Height-Einstellungen abgeprüft und vermessen. Das Aero-Fenster ist extrem klein, damit den Herstellern keine Spielräume geboten werden, um z. B. ein Auto für einen Streckentyp zu bauen.

Der Aero-Test definiert stumpf gesagt die Parameter Abtrieb und Luftwiderstand. Am Porsche 963 konnte man schön sehen, was das bedeutet: Überall finden sich kleine Gurneys, im Heck sogar regelrechte Aero-Blocker, um den Luftwiderstand ins geforderte Fenster zu bringen. Der Aero-Abnahme musste vor dem Test erfolgen, denn nur so sind alle Autos im gleichen Fenster. Ursprünglich hätten auch sämtliche Motoren auf einem Prüfstand gecheckt und die Triebwerke zerlegt werden sollen. Da alle Hersteller spät dran sind, hat IMSA den Test abgeblasen, mit dem Argument, dass man die über die Drehmomentmesswellen abgegebene Leistung eh messen könne. Der dritte Punkt im Homologations-Marathon ist die umfangreiche Fahrzeugdokumentation, die bis zum 15. Dezember bei IMSA vorliegen muss. Nach Prüfung und Rücksprache sollen alle Hersteller ihre Zertifizierung vor dem 24h-Rennen in Daytona erhalten.

IMSA

Porsche und Cadillac müssen zwei Homologationen in kurzer Zeit stemmen

Cadillac und Porsche stehen vor der Herausforderung, auch noch die WEC-Homologation absolvieren zu müssen, hier erfolgt der Aero-Test im Sauber-Windkanal. Da keine exakte Korrelation zwischen den Windkanälen etabliert werden konnte, treten Porsche und Cadillac in der WEC mit einer marginal anderen Aero-Spezifikation an als in der IMSA-Serie – eine weitere unerwünschte Komplikation. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

BMW-PLÄNE FÜR 2023

BMW präsentierte in München die neuen Werksfahrer und die Rennprogramme für 2023. Neu hinzu kommen Charles Weerts und Dries Vanthoor. Nicki Catsburg scheidet aus, weil er noch Verträge mit anderen Herstellern hat. Für das LMDh-Programm in der IMSA wurden Connor de Phillippi, Nick Yelloly, Philipp Eng und Augusto Farfus bestätigt. In Daytona und Sebring verstärken Sheldon van der Linde und Marco Wittmann das Aufgebot, Colton Herta ist zudem in Daytona dabei. Rowe Racing ist bei den 24h Nürburgring und in der GWTC Endurance am Start. Daneben bringt RMG ein Auto am Nürburgring. WRT wird in der IGTC und der GTWC fahren und parallel den LMDh testen.

McLAREN ALS NUMMER 7?

Englische Quellen behaupten, dass McLaren nun offenbar wirklich ein Topauto nach dem amerikanischen LMDh-Reglement bauen will. Ja, das hat Renndirektor Zak Brown schon oft gesagt, aber diesmal könnte es wirklich stimmen: Angeblich hat der Engländer neue Sponsormillionen gefunden, und aufgrund des Budget-Deckels in der Formel 1 könnte jetzt ein Teil des Geldes in ein LMDh-Projekt fließen. Zak Brown hat immer wieder betont, es sei keine Frage, ob McLaren komme, sondern nur wann. Sollte McLaren einsteigen, könnten ab 2025 sieben Hersteller nach US-Reglement am Start stehen.

IMSA: QUALI-RENNEN WEG

In den letzten Jahren hatte die IMSA-Serie die Startaufstellung für das 24h-Rennen über ein Quali-Rennen im Rahmen des Roar-Vortests ermittelt. Das Verfahren war ungefähr so beliebt wie die Ermittlung der Startreihenfolge über den Durchschnitt von zwei Piloten in der Sportwagen-WM. Jetzt wird wieder ein ganz normales Qualifying beim Roar-Test abgehalten.

PORSCHE-MANN FÜR CADDY

Stephen Mitas, der ehemalige leitende Renningenieur bei Porsche während der LMP1-Zeit von 2014 bis 2017, hat den Hersteller gewechselt: Der Australier hat sich kürzlich mit einer Engineering-Firma in der Nähe von Stuttgart selbstständig gemacht – und arbeitet jetzt für den LMDh-Hersteller Cadillac. Mitas wird einen Teamstandort in der Nähe von Stuttgart etablieren, wo das Cadillac-Einsatzauto des Chip Ganassi Racing-Teams für die Sportwagen-Weltmeisterschaft (WEC) vorbereitet werden soll. In dieser Woche werden mögliche Standorte inspiziert.

PORSCHE

FIA: NEUE WEC-REGELN

Bei der letzten Weltratssitzung der FIA in Bologna Anfang Dezember wurden zahlreiche Neuerungen für die WEC-Saison 2023 beschlossen: Erstens entfallen die Reifenwärmer in der WEC und ELMS, aber das wissen MSa-Leser schon seit Anfang November. Zweitens dürfen Hersteller in der Hypercar-Topklasse nur maximal zwei Fahrzeuge an den Start bringen, Kundenautos müssen in einer separaten Weltcup-Klasse für Privatteams genannt werden. Das Qualifying-Format sieht ab der Saison 2023 drei 15-minütige Sessions für die Klassen Hypercar, LMP2 und GTE vor. Den Vogel schoss der Weltrat aber drittens beim Thema GT3-Klasse ab: In der WEC dürfen GT3-Teams ab 2024 mit einem nicht näher definierten „Premium-Kit“ an den Start gehen, der Kit ist aber nicht verpflichtend. Dafür darf er aber die Aero-Performance in Le Mans verbessern ...

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Festlich sparen

Magazin wählen und Gutschein sichern

18 Ausgaben	€ 48,60
– Gutschein	€ 30,00
Jetzt nur	€ 18,60

Objekt-Nr. 0 5 2 5 9

30 € Gutschein zur Wahl

€ 30 TankBON-Gutschein

Prämien-Nr. 1 3 4 0

€ 30 Amazon.de-Gutschein

Prämien-Nr. 1 3 5 4

10 Ausgaben	€ 42,30
– Gutschein	€ 30,00
Jetzt nur	€ 12,30

Objekt-Nr. 0 1 4 1 8

20 Ausgaben	€ 41,00
– Gutschein	€ 30,00
Jetzt nur	€ 11,00

Objekt-Nr. 1 1 1 6 1

8 Ausgaben	€ 42,64
– Gutschein	€ 30,00
Jetzt nur	€ 12,64

Objekt-Nr. 0 3 8 8 3

9 Ausgaben	€ 48,78
– Gutschein	€ 30,00
Jetzt nur	€ 18,78

Objekt-Nr. 0 6 5 2 5

10 Ausgaben	€ 49,90
– Gutschein	€ 30,00
Jetzt nur	€ 19,90

Objekt-Nr. 6 1 6 1 3

Jetzt Wunsch-Magazin lesen oder verschenken!

motorsport-aktuell.com/xmas2022 Tel. **0781 639 66 51**

Bitte Aktions-, Objekt- und Prämien-Nr. angeben, Geschenkabo Aktions-Nr. VMP1PBG, Eigenabo Aktions-Nr. VMP1PBE

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Datenschutzinfo: Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. | Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ich lass mich nicht unterkriegen“

Sein vorzeitiges Aus bei Hyundai hat Oliver Solberg längst abgehakt. Beim exklusiven MSa-Interview blickt der 21-jährige Schwede auf den unerwarteten Rückschlag zurück, erklärt, wie er es dennoch in die Weltspitze schaffen will und verrät seine Pläne für 2023.

Von: **Reiner Kuhn**

PRIVAT

Hier der besproche Rückruf. Wo erreichen wir Sie?
Gerade bin ich im Auto bei Gap in den französischen Seealpen unterwegs. Abgesehen von der mauen Telefonverbindung in dieser Gegend ist alles prima.

Sie scheinen ja richtig gut drauf zu sein ...
Das bin ich. Morgen (nach Redaktionsschluss) teste ich den neuen Skoda. Ich bin echt gespannt. Davon und den finalen Sponsoren-Gesprächen Ende der Woche hängt ab, wie ich mich für die kommende Saison aufstelle. Auch wenn ich mir die Vorweihnachtszeit im Sommer noch anders vorgestellt habe und tagtäglich hart arbeite, bin ich mir meiner privilegierten Situation bewusst. Es gibt nicht allzu viele 21-Jährige, die sich überlegen können, wie sie am schnellsten zurück ins Werks-Cockpit kommen.

Vom Frust über Ihren vorzeitigen Hyundai-Rausschmiss keine Spur?
Das habe ich längst abgehakt. Im ersten Moment war ich überrascht und sehr enttäuscht. Schließlich wurde mir von Hyundai anderes versprochen. Es gab einen Plan mit einem Dreijahresvertrag. Noch mehr als das unerwartete Aus ärgerte ich mich darüber, wie man mit mir umging.

Wie meinen Sie das?
Das frühe Unfall-Aus in Finnland – mein Fehler, keine Frage. Es war aber erst meine sechste Rallye im Hybrid-Auto, und als mit Abstand jüngster Hyundai-Fahrer hatte ich die wenigsten Testkilometer. Nur bei den Problemen lag ich gleichauf. Vor meinen beiden letzten Einsätzen in Ypern und Neuseeland wurde mir gesagt, ich soll durchfahren, Erfahrungen sammeln und es genießen. Trotz Problemen wurde ich Vierter und Fünfter. Wie sollte ich da erahnen, was kommt? Dass man mir dann noch in Neuseeland mitteilte, dass ich nicht nur für Japan, sondern komplett raus bin, war ein Schock.

> „Mehr als das unerwartete Aus hat mich geärgert, wie man bei Hyundai mit mir umgegangen ist. Ein junger Fahrer wie ich hofft auf den Austausch.“
>
> Oliver Solberg

Gab es in der Zwischenzeit eine Aufarbeitung mit der Hyundai-Führung?
Nein. Es ist, wie es ist. Da ich die Gedanken der handelnden Personen, allen voran in Korea, nicht kenne, hätte das wenig gebracht. Die Saison war geprägt von Politik. In Japan waren wir zur Streckenbesichtigung noch mit dem Hyundai-Team. Da gibt es tolle Leute, angefangen bei den Mechanikern. Die schienen von meinem Aus ebenso überrascht. Womöglich hätte man anders entschieden, wenn Ott (Tänak) früher gegangen wäre. Aber auch das spielt keine Rolle mehr.

Klingt nach klaren Plänen.
Ich lass mich nicht unterkriegen. An meinen Zielen hat sich nichts geändert. Ich bin nicht der erste, aber eben der jüngste Fahrer, der einen Schritt zurück machen muss, bevor er dann hoffentlich durchstartet. Ott war 2013 komplett verschwunden und sechs Jahre später Weltmeister.

SOLBERG

Nichts verlernt: Ein Proberitt im privaten Polo in Wales endete mit dem Sieg

Haben Sie mit den anderen Herstellern gesprochen?
Natürlich, ich habe mit allen gesprochen. Toyota hatte seine Fahrerriege im Herbst schon komplett. M-Sport hoffte wohl auf eine größere Mitgift. Zwar war mein Partner Monster Energy bereit, mich stärker zu unterstützen, aber im ersten Jahr eben nur mich. Da wir nicht zusammenkamen, folgt der Schritt zurück.

Sind Sie deshalb in Wales eine Rallye im privaten VW Polo gefahren?
Ich musste wissen, ob ich meinem Fahrgefühl noch trauen kann. Aufgrund der Situation im Hyundai-Team habe ich mitunter an mir selbst gezweifelt. Es war also wichtig, in einem Auto, das ich gut kenne, zu sehen, ob es an mir lag oder eher am Auto. Nach wenigen Metern war klar, dass ich das Fahren nicht verlernt habe. Auch deshalb freue ich mich drauf, kommende Saison in der WRC2 zu zeigen, was ich draufhabe.

Darum nun der Skoda-Test?
Genau. Klar ist, dass ich 2023 alle WM-Läufe in einem konkurrenzfähigen Rally2-Auto bestreiten will. Statt bei der Monte werde ich beim Heimspiel in Schweden erstmals um WRC2-Punkte fahren. Jetzt geht es nur noch darum, ob ich in einem Skoda bei Toksport oder mit dem VW im eigenen Team antrete; beides hat Vor- und Nachteile. Nächste Woche fällt die finale Entscheidung. ■

Oliver Solberg

Geburtstag: 23. September 2001
Geburtsort: Fredrikstad (N)
Herkunftsland: Schweden

WM-KARRIERE
2017: Erste Rallye
2019: Lettischer Meister (VW), jüngster EM-Lauf-Sieger, erster von 26-WM-Starts
2020: EM-2., WRC3-4. (VW/Skoda)
2021: WRC-Debüt (Hyundai)
2022: WM-12. (8 Starts)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Intensive Testarbeit: M-Sport-Boss Wilson (l.) mit Ingenieuren und Tänak (Mitte)

M-SPORT

Rallye-WM

M-Sport und Tänak geben Gas

Neben der Vertragsunterzeichnung standen für M-Sport-Rückkehrer Ott Tänak intensive Testfahrten auf der hauseigenen Teststrecke in Dovenby und Schotterpisten im Greystoke Forest auf dem Programm.

Von: **Reiner Kuhn**

Mitte vergangener Woche wurde offiziell, was sich zuvor abzeichnete: Ott Tänak kehrt zu M-Sport zurück. „Wir haben die gleichen Ambitionen für die kommende Saison. Es wird eine große Herausforderung für uns sein, aber ich kenne die Leute in Dovenby Hall, und ich weiß, wozu sie fähig sind“, so Tänak. Malcolm Wilson gibt die Komplimente zurück: „Ott war bei uns, um sich unsere Einrichtungen anzusehen und den Ford Puma Rally1 zu testen. Nach seinen Rückmeldungen kann man mit Fug und Recht behaupten, dass wir zuversichtlich sind, 2023 um den WM-Titel kämpfen zu können“, macht der M-Sport-Boss eine frühe Kampfansage.

Wie ernst man die hochgesteckten Ziele angeht, zeigen Bilder von Tänaks mehrtägigem Besuch bei M-Sport. Akribisch wurde an der Fahrerposition gefeilt, dabei wurden Sitz, Pedalbox und Lenkrad-Position mehrmals verändert. Im Anschluss folgten intensive Testfahrten. Erst ging es in den nahe gelegenen Greystoke Forest, um ein Bild vom Fahrverhalten auf den in der WM mehrheitlich genutzten Schotterpisten zu erhalten. Dem nicht genug, ging es nach dem Fahrzeugumbau mit Asphalt-Abstimmung für die Rallye Monte Carlo auf der hauseigenen Rennstrecke weiter. Dabei wurde das Lastenheft so akribisch abgearbeitet, dass wie zu Beginn des WM-Auftakts auch im Dunkeln und bei möglichst niedrigen Temperaturen gefahren wurde.

Tänaks neuer Vollzeit-Teamkollege Pierre-Louis Loubet nahm mit seinem künftigen Beifahrer Nicolas Gilsoul am Wochenende an einer kleinen Rallye in Südfrankreich teil. Mit Hochdruck wird derweil am Programm von Monte-Sieger Sébastien Loeb gearbeitet. Zum einen endet die Rallye Dakar erst am Sonntag vor dem WM-Auftakt, zum anderen feilscht M-Sport noch mit Red Bull über das Budget. ■

Rallye-WM

Hyundai will Abiteboul

Von der Formel 1 in die Rallye-WM: Der ehemalige Renault-F1-Geschäftsführer Cyril Abiteboul soll die Teamleitung bei Hyundai übernehmen.

Das Hyundai-Werksteam kommt nicht zu Ruhe. Nach der Vertragsauflösung von Ex-Weltmeister Ott Tänak trat nach der Bestmarke von fünf Saisonsiegen auch der hochgeschätzte Teammanager Pablo Marcos zurück. Schlimmer noch: Bis heute lässt man den in 2022 an der Spitze stehenden, stellvertretenden Teamdirektor Julien Moncet im Unklaren, wie es mit ihm weitergeht. Dabei soll schon klar sein, dass Hyundai im Januar Cyril Abiteboul als neuen Teamchef vorstellen will.

Der französische Ingenieur stieg erst in das Teammanagement der Formel 1 ein und fungierte als Teamchef von Caterham, bevor er von 2014 bis 2020 Geschäftsführer von Renault F1 wurde. Die Leitung bei Hyundai wäre Abitebouls erster Job im Rallyebereich. ■ RK

XPB

Terrainwechsel? Ex-Formel-1-Teamchef Abiteboul

Österreichische Rallye-Meisterschaft

Früher Traditionstermin

Einmal mehr bildet die Jänner-Rallye den Beginn der Motorsportsaison. Beim ÖRM-Auftakt Anfang Januar werden rund 70 Teams erwartet.

Vergessen ist die Pandemiebedingte Absage im Vorjahr: Vom 5. bis 7. Januar steigt mit der Jänner-Rallye der ultrafrühe Auftakt zur Österreichischen Rallye-Meisterschaft. Auf dem Programm des traditionsreichen Winterklassikers stehen 783,85 Gesamtkilometer mit 17 Wertungsprüfungen über insgesamt 168,05 Kilometer.

Ins winterliche Mühlviertel in Oberösterreich wollen zu Jahresbeginn rund 70 Teams kommen, ein Viertel davon mit Rally2-Turboallradlern aus der Topklasse. Besonders gespannt sein darf man auf das Aufeinandertreffen vom aktuellen Landesmeister Simon Wagner und seinem Vorgänger Hermann Neubauer sowie dem österreichischen Rekordchampion Raimund Baumschlager, die diesmal allesamt in einem Skoda antreten. ■ RK

EUROSOL

Vorfreude: ÖRM-Meister Wagner und sein Team holten den neuen Skoda ab

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

TOYOTA

Dakar 2023: Von einer Küste zur anderen und dazwischen ein Meer aus Dünen

Meer aus Sand

Die Mutter aller Marathonfahrten bildet erneut den Auftakt zur Rally-Raid-WM. Neben Prodrive-Speerspitze Loeb und dem Audi-Trio Peterhansel, Sainz und Ekström gilt Weltmeister und Vorjahressieger Al-Attiyah als Top-Favorit.

Von: **Reiner Kuhn**

Von wegen „Erwarte das Unerwartete“. Das bekannte Motto der Rallye Dakar scheint bei ihrer 45. Ausgabe überholt. Denn nach 29 Offroad-Touren in Afrika und zehn Geländeritten durch Südamerika sind die Herausforderungen der 1979 erstmals ausgetragenen Mutter aller Wüstenfahrten bei der vierten Auflage in Saudi-Arabien so klar wie selten: Auf den 14 Tagesetappen über 8549 Gesamtkilometer, 4706 davon gezeitet, quer durch das Land vom Roten Meer an den Persischen Golf geht es vor allem über sandigen Untergrund.

„Wir haben an einer Route gearbeitet, die etwas schwieriger als in den vergangenen Jahren ist“, sagt Rallye-Direktor David Castera. „Die erste Dakar-Woche wird sein, wie wir sie bisher gekannt haben, mit viel Sand und Dünen. Die Tagesetappen sind schnell und technisch. Zudem werden deutlich mehr Kilometer gefahren als bisher. In der zweiten Woche ändert sich die Aufgabenstellung komplett. Von langen Etappen wechseln wir auf kürzere, allerdings gespickt mit extremen Dünen. Erstmals führt die Route durch die Rub-al-Khali-Wüste, das ‚leere Viertel‘. Es ist die größte Sandwüste der Erde und fast menschenleer“, gibt Castera einen Ausblick.

Bekannte Favoriten

Genannt haben rund 1200 Teilnehmer aus über 60 Nationen auf knapp 400 Fahrzeugen in fünf Kategorien, von Motorrädern über Trucks bis hin zu einem historischen Fahrzeugen vorbehaltenen Klassik-Feld. Den Sieg in der Auto-Kategorie dürfte einmal mehr aus der Prototypen-Klasse T1 kommen, in der sich die finanzkräftigen Favoriten tummeln. Den Sieg dürften das von Glyn Hall geleitete werksunterstützte Toyota Gazoo Team mit Weltmeister Nasser Al-Attiyah sowie dem bisher einzigen afrikanischen Dakar-Gewinner Giniel De Villiers und dessen südafrikanischem Landsmann Henk Lategan mit ihren DKR Hilux (3,5-l-V6-Biturbo), die britische Edelschmiede Prodrive mit ihrem „Hunter“ (3,5-l-V6-Biturbo) genannten Allradboliden mit Rekord-Rallyeweltmeister Sébastien Loeb, Routinier Orlando Terranova und Guerlain Chicherit am Steuer sowie das Audi-Q-Mo-

TOYOTA

Titelverteidiger: Toyota-Pilot Al-Attiyah

BRX

Nur der Dakar-Sieg fehlt: Prodrive-Star Loeb

AUDI

Erneut voll unter Strom: Die Audi-Werksriege

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

torsport-Werksteam mit den erfahrenen Werksfahrern Stéphane Peterhansel (acht Dakar-Siege), Carlos Sainz (drei Dakar-Siege) und Mattias Ekström unter sich ausmachen.

Power runter, Gewicht hoch

Doch auch die zweite Reihe, darunter der ehemalige WM-Pilot Martin Prokop (Ford 150 mit 5-l-V8-Sauger), sollte man im Auge behalten. So hat als letztes Topteam nun auch X-raid zwei unter dem Carbonkleid völlig neu konzipierte Allrad-Minis nach dem freizügigeren Reglement T1+ aufgebaut und lässt diese aufgrund des engen Zeitplans einfliegen.

Um eine höhere Chancengleichheit zu gewährleisten, hat die FIA zur zweiten Rally-Raid-WM-Saison das Reglement verändert: Zum einen müssen die Prototypen der T1+ (Prodrive, Toyota, X-raid Mini und Prokop) sowie die elektrifizierten Audi der T1U-Kategorie künftig mit 30 Kilowatt weniger auskommen, sodass nahezu alle Fahrzeuge jetzt rund 385 PS leisten. Zum anderen hat die FIA die Mindestgewichte wie folgt angepasst: Ein T1-Buggy ist mit 1580 Kilo das Leichtgewicht im neuen Ranking. Für einen T1-Allradler sind 1850 Kilo vorgeschrieben. Ein T1+ muss künftig mindestens 2000 Kilo wiegen, mit drehmomentstarkem Diesel-Motor weitere 40 Kilo mehr, und die T1U- Experimentalfahrzeuge wie die weiterentwickelten Audi gehen mit 2100 Kilo auf die Wüsten-Tour.

Zum Heer der Privatiers zählen neben dem dreimaligen Le-Mans-Sieger Roman Dumas (Toyota) und dessen Freund und Rebellion-Eigner Alexandre Pesci (Peugeot Buggy) auch die ehemaligen Motorrad-Asse Laia Sanz (Dakar) und ihr spanischer Landsmann, der ehemalige Superbike-Weltmeister Carlos Checa (Century Buggy), die holländischen Tourenwagen-Asse Tim und Tom Coronel (Century Buggy) sowie der Deutsche Daniel Schröder (Nissan Navara).

Spannung in allen Klassen

Mit insgesamt 93 Teilnehmern ist die weiter boomende Klasse der Leichtgewicht-Fahrzeuge T3 (47 Teams) und T4 (46 Teams) nicht nur am breitesten besetzt, sondern auch heftig umkämpft. Besonders brisant: Der US-amerikanische Red-Bull-Topjunior Seth Quintero wechselt ins CanAm-Lager der Doppelsieger Francisco López und Sebastian Eriksson.

Im Feld der 56 Racetrucks werden die Karten völlig neu gemischt. Denn durch die FIA-Regeln für russische Athleten fehlt das über Jahre dominierende Kamaz-Werksteam. Beste Chancen auf den Sieg werden den Niederländern Kees Koolen, Janus van Kasteren (Iveco) und Pascal de Baar (Renault) sowie den Tschechen Martin Macík (Tatra) und Aleš Loprais (Praga) eingeräumt ■

DIE ETAPPEN DER RALLYE DAKAR 2023

Etappe	Datum	Start–Ziel	Länge Tagesetappe	Länge Wertungsprüfung
Prolog	SA 31. Dez.	Sea Camp	10 km	10 km
1	SO 1. Jan.	Sea Camp – Sea Camp	603 km	368 km
2	MO 2. Jan.	Sea Camp – Alula	590 km	431 km
3	DI 3. Jan.	Alula – Ha'il	669 km	447 km
4	MI 4. Jan.	Ha'il – Ha'il	573 km	425 km
5	DO 5. Jan.	Ha'il – Ha'il	646 km	375 km
6	FR 6. Jan.	Ha'il – Al Duwadimi	876 km	466 km
7	SA 7. Jan.	Al Duwadimi – Al Duwadimi	641 km	473 km
8	SO 8. Jan.	Al Duwadimi – Riad	722 km	407 km
	MO 9. Jan.	Riad	RUHETAG	
9	DI 10. Jan.	Riad – Haradh	710 km	439 km
10	MI 11. Jan.	Haradh – Shaybah	623 km	114 km
11	DO 12. Jan.	Shaybah – „Marathon Biwak"	426 km	275 km
12	FR 13. Jan.	„Marathon Biwak" – Shaybah	375 km	185 km
13	SA 14. Jan.	Shaybah – Al-Hofuf	669 km	154 km
14	SO 15. Jan.	Al-Hofuf – Dammam	414 km	136 km

DIE WICHTIGSTEN TEILNEHMER DER AUTO-KATEGORIE

St.-Nr.	Fahrer/Beifahrer	Team	Auto	Klasse (Konzept)
200	N. Al-Attiyah / M. Baumel (Q/AND)	Toyota Gazoo	Toyota DKR Hilux	T1+ (V6-Turbo, Allrad)
201	S. Loeb / F. Lurquin (F/B)	BRX	Prodrive Hunter	T1+ (V6-Turbo, Allrad)
202	Y. Al Rajhi / M. Orr (SA/GB)	Overdrive	Toyota DKR Hilux	T1+ (V6-Turbo, Allrad)
203	J. Przygonski / A. Monleon (PL/ES)	X-raid	Mini JCW Buggy	T1 (V6-Turbo-D, Heck)
204	S. Peterhansel / E. Boulanger (F/F)	Audi	Audi RS Q e-tron	T1U (Hybrid, Allrad)
205	G. de Villiers / D. Murphy (ZA/ZA)	Toyota Gazoo	Toyota DKR Hilux	T1+ (V6-Turbo, Allrad)
206	G. Chicherit / A. Winocq (F/F)	GCK	Prodrive Hunter	T1+ (V6-Turbo, Allrad)
207	C. Sainz / L. Cruz (E/E)	Audi	Audi RS Q e-tron	T1U (Hybrid, Allrad)
208	O. Terranova / A. Hard Bravo (ARG/ES)	BRX	Prodrive Hunter	T1+ (V6-Turbo, Allrad)
209	M. Serradori / L. Minaudier (F/F)	SRT Racing	Century Buggy	T1 (V8-Sauger, Heck)
210	M. Prokop / V. Chytka (CZ/CZ)	Olen Prokop	Ford F150 DKR	T1+ (V8-Sauger, Allrad)
211	M. Ekström / E. Bergkvist (S/S)	Audi	Audi RS Q e-tron	T1U (Hybrid, Allrad)
212	S. Halpern / B. Graue (ARG/ARG)	X-Raid	Mini JCW All4	T1+ (Turbo-D, Allrad)
213	V. Zala / P. Fiuza (LT/P)	Teltonika	Prodrive Hunter	T1+ (V6-Turbo, Allrad)
217	H. Lategan / B. Cummings(ZA/ZA)	Toyota Gazoo	Toyota DKR Hilux	T1+ (V6-Turbo, Allrad)
221	K. Al-Qassimi / O. Floene (UAE/N)	X-Raid	Mini JCW Buggy	T1 (V6-Turbo-D, Heck)
222	L. Sanz / M. Gerini (E/I)	Astara	Century Buggy	T1 (V8-Sauger, Heck)
227	T. Coronel / T. Coronel (NL/NL)	Team Coronel	Century Buggy	T1 (V8-Sauger, Heck)
231	R. Dumas / M. Delfino (F/F)	Rebellion	Toyota Hilux	T1 (V6-Turbo, Allrad)
235	D. Schröder / R. Bland (D/ZA)	PS Laser	Nissan Navara	T1 (V8-Sauger, Allrad)
242	C. Checa / M. Sola Terradellas (ES/ES)	Astara	Century Buggy	T1 (V8-Sauger, Heck)
251	A. Pesci / S. Kuhni (CH/CH)	Rebellion	Peugeot Buggy	T1 (V8-Sauger, Heck)

X-RAID

Außenseiter: Al-Qassimi mit X-raid

RED BULL

Muss kämpfen: T3-Favorit Lopez

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Shane van Gisbergen und Garth Tander gewannen zum zweiten Mal als Duo Bathurst

MOTORSPORT IMAGES

Die Gipfelstürmer

Seit bald zwei Jahrzehnten gehört Triple Eight Race Engineering zu den Top-Teams der australischen Supercars. Nach einer Verjüngungskur in den letzten Saisons feierte die für ihr Red-Bull-Sponsoring bekannte Truppe nun den ultimativen Erfolg.

Von: **Philipp Körner**

Jubeln war in dieser Saison ein fester Bestandteil der Jobbeschreibung von Shane van Gisbergen. Der nun dreimalige Supercars-Champion (2016, 2021 und 2022) gewann heuer 21 von 34 Rennen – darunter das Saisonhighlight in Bathurst. Weitere sechs Mal durfte er außerdem auf den zwei anderen Stufen des Podiums stehen. Mit insgesamt 73 Siegen am Steuer eines Gen2-Renners ist der Neuseeländer der erfolgreichste Fahrer der ausgelaufenen Technik-Ära. Seine beiden Haupt-Rivalen, Jamie Whincup (60) und Scott McLaughlin (56), ließ er dank der Glanzsaison deutlich hinter sich. Van Gisbergen resümiert: „Es war ein grandioses Jahr, das im Zeichen eines Umbruchs im Team stand."

Der Starfahrer spielt damit auf eine Verjüngungskur an, die schon im Jahr 2015 langsam begonnen hatte, als Jessica Dane, die Tochter des Teamgründers Roland Dane, neue Anteilseignerin wurde. In den letzten Jahren standen dann die Vollzeit-Rücktritte der mehrfachen Meister Craig Lowndes und Jamie Whincup auch nach außen erkennbar für einen Wandel.

Aus der BTCC an die Spitze

Die Geschichte der Meister-Mannschaft startete mehr oder weniger am anderen Ende der Welt. Nachdem Roland Dane mit seinem BTCC-Team in der zweiten Hälfte der Neunziger die Werkseinsätze von Vauxhall betreut und dank des Supertourer-Reglements auch Nennungen in Bathurst geleitet hatte, entschied sich der gebürtige Nordire dazu, komplett nach Australien umzusiedeln. Dafür übernahm er im September 2003 zusammen mit Unterstützern das Hinterbänkler-Projekt von John Briggs und installierte Ludo Lacroix als Technik-Chef. Bis einschließlich 2009

> „Roland Dane hat eine fantastische Gruppe zusammengestellt. Wir konnten die ganze Saison über abliefern."
>
> Jamie Whincup

repräsentierte der australische Triple-Eight-Ableger Ford und sammelte nach einer kurzen Anlaufzeit dabei schnell Erfolge. Dank der namhaften Verpflichtung von Craig Lowndes und des riesigen Talents Jamie Whincup gewann man nicht nur Rennen, sondern stieg schnell zu Meisterschaftskandidaten auf. In den Jahren 2006, 2007 und 2008 triumphierte das illustre Duo dann beim Herzstück der Serie in Bathurst – damals konnten sich die Saisonfahrer ein Auto teilen. Jamie Whincup ließ im Jahr 2008 zudem den Fahrertitel folgen, der dank des konstanten Lowndes um die Teammeisterschaft erweitert wurde. In der folgenden Saison konnte Whincup die Fahrerkrone verteidigen.

Von 2010 bis 2022 trat Triple Eight dann mit einem Holden Commodore an und erlebte mit dem Löwen auf der Front eine goldene Ära. Jamie Whincup holte fünf weitere Fahrermeisterschaften in den Norden von Brisbane. Der 2016 dazugekommene Shane van Gisbergen gewann ebenfalls alle seine Titel als Teil der Truppe von Roland Dane, dessen mutiger Sprung ans quasi gegenüberliegende Ende des Globus das erfolgreichste Holden-Team aller Zeiten schuf.

Mischung aus Alt und Neu

Im Zuge der Pandemie erklärte „RD" schließlich, dass die Zeit für einen Wechsel gekommen sei. Der mittlerweile mit der australischen Staatsbürgerschaft ausgestattete Klartext-Freund fand mit Jamie Whincup den passenden Nachfolger als Teamdirektor und holte den aus Schottland stammenden Geschäftsmann Tony Quinn an Bord. Wie Dane hatte sich der Brite in die ozeanische Rennsport-Szene verliebt und dort ein Imperium aufgebaut. Quinn hält aktuell 40 Prozent der Anteile, Jessica Dane 30, Whincup 19 und Roland Dane elf.

Trotz des laufenden Umbruchs erlebte Triple Eight direkt auf Anhieb eine historische Saison und holte als erstes Team überhaupt beide Supercars-Titel, den Sieg in Bathurst und die Fahrermeisterschaft in der Nachwuchsserie Super2 in einem Jahr. Neu-Boss Whincup, dessen früherer Renningenieur Mark Dutton Teammanager ist, zeigt sich demütig: „Roland Dane hat eine fantastische Gruppe zusammengestellt. Wir konnten die ganze Saison über abliefern." ■

Mentor und Schüler: Van Gisbergen (l.) und Broc Feeney

MOTORSPORT IMAGES

Super2-Champ Declan Fraser mit Chefin Jessica Dane

SUPERCARS

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

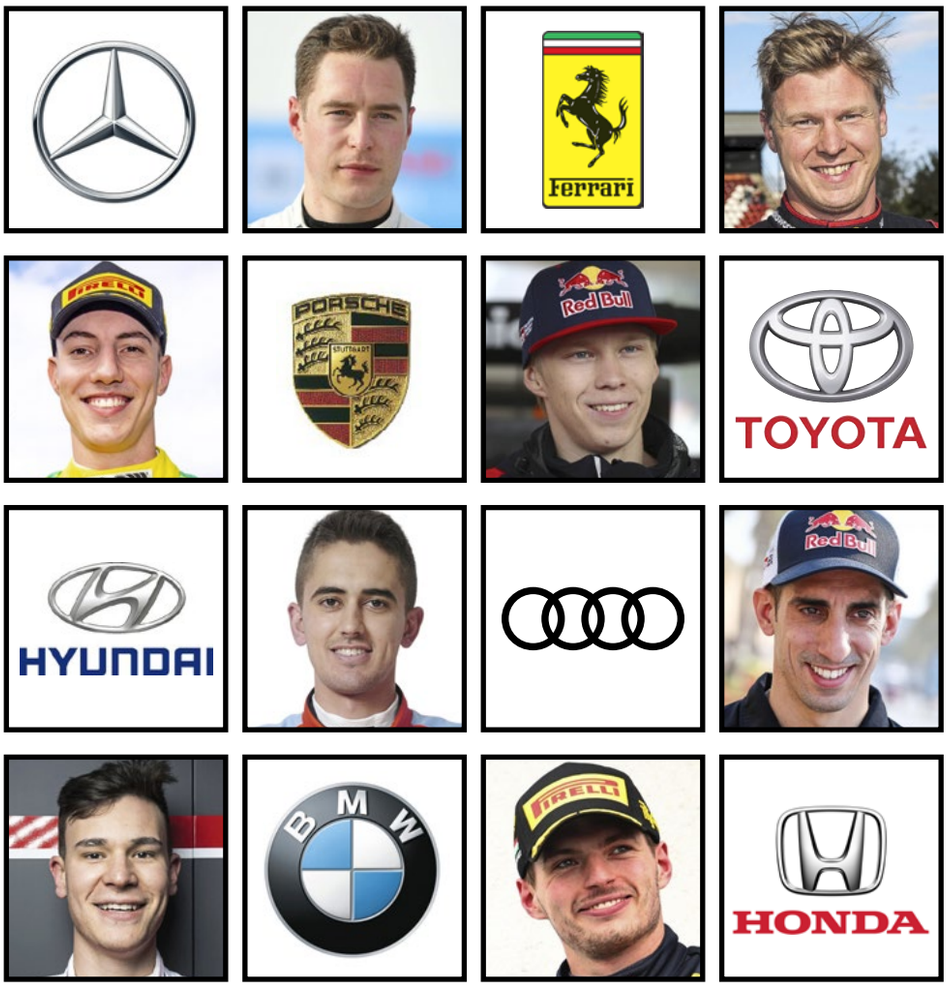
EXTRA

MOTOR SPORT aktuell

XPB

Wählen Sie die besten Fahrer & Modelle 2022

Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!



HYUNDAI
powered by ViveLaCar

1. Preis 1 x 1 Auto-Abo von ViveLaCar für ein Jahr

2. Preis 1 x 1 Gewindefahrwerk von Spezialist KW

Wer ist der „Racer des Jahres“? in Kooperation mit LIQUI MOLY KW

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sie haben die Wahl!

DTM

Wie gewohnt kommt zum Saisonende die MSa-Leserwahl. In dieser Ausgabe haben Sie die Möglichkeit, Ihre Favoriten im Automobilsport zu wählen.

Von: **Michael Bräutigam**

Nachdem Sie in der letzten MSa bereits die Motorrad-Fahrer und -Modelle wählen konnten, geht es jetzt in den Auto-Bereich. Wessen Leistungen haben Sie in diesem Jahr in der jeweiligen Kategorie am meisten beeindruckt? Waren es die Champions oder die Underdogs? Hat Sie jemand ganz besonders überzeugt, der mit unterlegenem Material herausgestochen ist?

Und welches sind für Sie die besten Rennfahrzeuge in ihren Bereichen? Die schönsten? Die schnellsten? Die erfolgreichsten? Die Geschmäcker sind wie immer verschieden, und sicher haben Sie auch aus Ihrem persönlichen Interesse einen oder mehrere Favoriten. Deshalb haben wir einen möglichst umfassenden Wahlkatalog zusammengestellt.

Nicht vollständig sind wie üblich die zehn Fahrer-Kategorien. Würden wir hier alle Kandidaten aufstellen, müssten wir ein Sonderheft drucken. Hier stehen deshalb nur zehn Namen in der Vorauswahl, die wir nach bestem Wissen und Gewissen getroffen haben. Sie haben aber die Möglichkeit – und wir bitten Sie sogar ausdrücklich darum –, mit dem entsprechenden Zahlencode auch einem Fahrer IHRER Wahl eine Stimme zu geben. Machen Sie also bitte vom „Fahrer Ihrer Wahl“ Gebrauch, wenn es Ihr ganz persönlicher Favorit nicht in unsere Vorauswahl geschafft hat. Das generische Maskulinum ist an dieser Stelle übrigens keine Einschränkung. Natürlich können Sie auch eine oder mehrere Fahrerinnen wählen!

Abstimmen und gewinnen

Nebenstehend finden Sie alle Infos und Bedingungen zur Teilnahme. Sie können wie gewohnt auch ganz bequem im Internet den Wahlkatalog aufrufen und abstimmen. Auf S. 38/39 zeigen wir Ihnen die Preise, die Sie gewinnen können. Also: Ran an die Stifte und viel Erfolg! ■

TOYOTA

SO WÄHLEN UND GEWINNEN SIE

Die auf den folgenden Seiten vorgestellten 100 Fahrer und 90 Modelle aus dem Automobil-Rennsport sind in zehn bzw. sechs Einzelkategorien eingeteilt. Pro Einzelkategorie haben Sie eine (!) Stimme, können also 16-mal wählen. „Racer des Jahres 2022“ werden die Kandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten. Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Teilnahmeberechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Verlagsgruppe Motor Presse Stuttgart sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

WAHLSCHEIN AUSFÜLLEN

Dieser MSa-Ausgabe 1–3/2023 ist eine Wahlkarte beigefügt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlencodes Ihrer Favoriten. Falls Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, tragen Sie bitte Ihren Favoriten mit Vor- und Nachnamen ein. Sie können auch online unter **www.leserumfragen.de/msa** mitmachen. Den Teilnahmecode finden Sie ebenfalls auf der beigelegten Postkarte.

PREISE GEWINNEN

Die Gewinnspielpreise werden unter allen rechtzeitig eingesandten Teilnahmekarten und allen ausgefüllten Online-Fragebögen der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl „Racer des Jahres 2022“ verlost. Einsendeschluss ist der 23. Januar 2023 (Datum des Poststempels). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und zu unserem **Datenschutz** finden Sie außerdem auf www.leserumfragen.de/msa.

ANZEIGE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wählen Sie die Fahrer 2022!

A Formel 1 **B** Formelsport **C** Prototypen **D** GT-Sport international **E** GT-Sport national
F Langstrecke Nürburgring **G** Rallye **H** Tourenwagen **J** Nachwuchs **K** Sonderpreis

A) Formel 1

A 01	Fernando Alonso	E/Alpine	A 04	Lando Norris	GB/McLaren	A 07	Carlos Sainz jr.	E/Ferrari	A 10	Sebastian Vettel	D/Aston Martin
A 02	Lewis Hamilton	GB/Mercedes	A 05	Sergio Pérez	MEX/Red Bull	A 08	Mick Schumacher	D/Haas	A 11	Fahrer nach Wahl	
A 03	Charles Leclerc	MC/Ferrari	A 06	George Russell	GB/Mercedes	A 09	Max Verstappen	NL/Red Bull			

B) Formelsport

B 12	Jamie Chadwick	GB/W Series	B 15	Marcus Ericsson	S/IndyCar	B 18	Tomoki Nojiri	J/Super Formula	B 21	Stoffel Vandoorne	B/Formel E
B 13	Scott Dixon	NZ/IndyCar	B 16	Victor Martins	F/Formel 3	B 19	Théo Pourchaire	F/Formel 2	B 22	Fahrer nach Wahl	
B 14	Felipe Drugovich	BR/Formel 2	B 17	Josef Newgarden	USA/IndyCar	B 20	Will Power	AUS/IndyCar			

C) Prototypen

C 23	Filipe Albuquerque	P/IMSA	C 26	Louis Delétraz	CH/ELMS	C 29	Ferdinand Habsburg	A/ELMS	C 32	Oliver Jarvis	GB/IMSA
C 24	Tom Blomqvist	GB/IMSA	C 27	António F. da Costa	P/WEC	C 30	Brendon Hartley	NZ/WEC	C 33	Fahrer nach Wahl	
C 25	Sébastien Buemi	CH/WEC	C 28	Robin Frijns	NL/WEC	C 31	Ryo Hirakawa	J/WEC			

D) GT-Sport international

D 34	James Calado	GB/WEC	D 37	Antonio Fuoco	I/WEC	D 40	Daniel Juncadella	E/GTWC & IMSA	D 43	Dries Vanthoor	B/GTWC
D 35	Matt Campbell	AUS/IMSA	D 38	Jules Gounon	F/GTWC & IGTC	D 41	Raffaele Marciello	I/GTWC & IGTC	D 44	Fahrer nach Wahl	
D 36	Kévin Estre	F/WEC	D 39	Mathieu Jaminet	F/IMSA	D 42	Alessandro P. Guidi	I/WEC			

E) GT-Sport national

E 45	Lucas Auer	A/DTM	E 48	Ayhancan Güven	TR/GT Masters	E 51	Mike David Ortmann	D/GT4 Germany	E 54	Sheldon v. d. Linde	ZA/DTM
E 46	Colin Caresani	NL/DTM Trophy	E 49	Tim Heinemann	D/DTM Trophy	E 52	René Rast	D/DTM	E 55	Fahrer nach Wahl	
E 47	Christian Engelhart	D/GT Masters	E 50	Raffaele Marciello	I/GT Masters	E 53	Hugo Sasse	D/GT4 Germany			

F) Langstrecke Nürburgring

F 56	Robin Frijns	NL/24h	F 59	Oskar Sandberg	N/NLS & 24h	F 62	Kelvin v. d. Linde	ZA/24h	F 65	Daniel Zils	D/NLS
F 57	Jakub Giermaziak	PL/NLS & 24h	F 60	Sindre Setsaas	N/NLS	F 63	Dries Vanthoor	B/24h	F 66	Fahrer nach Wahl	
F 58	Christian Krognes	N/NLS & 24h	F 61	Frank Stippler	D/NLS & 24h	F 64	Frédéric Vervisch	B/24h			

G) Rallye

G 67	Nasser Al-Attiyah	Q/Rally-Raid-WM	G 70	Sébastien Loeb	F/Rallye & Raid	G 73	Thierry Neuville	B/Rallye-WM	G 76	Ott Tänak	EST/Rallye-WM
G 68	Philip Geipel	D/DRM	G 71	Pierre-Louis Loubet	F/Rallye-WM	G 74	Sébastien Ogier	F/Rallye-WM	G 77	Fahrer nach Wahl	
G 69	Johan Kristoffersson	S/Rallycross-WM	G 72	Andreas Mikkelsen	N/WRC2	G 75	Kalle Rovanperä	FIN/Rallye-WM			

H) Tourenwagen

H 78	Martin Andersen	DK/TCR Germany	H 81	Robert Dahlgren	S/STCC	H 84	Tom Ingram	GB/BTCC	H 87	Shane v. Gisbergen	NZ/Supercars
H 79	Mikel Azcona	E/WTCR	H 82	Franco Girolami	RA/TCR Europe	H 85	Joey Logano	USA/NASCAR	H 88	Fahrer nach Wahl	
H 80	Tom Coronel	NL/TCR-Serien	H 83	Néstor Girolami	RA/WTCR	H 86	Adrien Tambay	F/ETCR			

J) Nachwuchs

J 89	Andrea K. Antonelli	I/Formel 4	J 92	Malthe Jakobsen	DK/Prototypen	J 95	Elias Olsen	N/Tourenwagen	J 98	Charles Weerts	B/GT-Sport
J 90	Ben Green	GB/GT-Sport	J 93	Emil Lindholm	FIN/Rallye	J 96	Sami Pajari	FIN/Rallye	J 99	Fahrer nach Wahl	
J 91	Isack Hadjar	F/Formel 3	J 94	Tobias Müller	D/Langstr. NBR	J 97	Joshua Pierson	USA/Prototypen			

K) Sonderpreis

K 100	Uwe Alzen	D/Breitensport	K 103	Max Hofer	A/Breitensport	K 106	Christian Merli	I/Bergrennen	K 109	Dylan Pereira	L/Markenpokale
K 101	Erwin Buck	D/Bergrennen	K 104	Norbert Kiss	H/Truckracing	K 107	Peter Mücke	D/Hist. Sport	K 110	Fahrer nach Wahl	
K 102	Laurin Heinrich	D/Markenpokale	K 105	Olaf Manthey	D/Hist. Sport	K 108	Maxime Oosten	NL/Markenpokale			

ANZEIGE

LIQUI MOLY

Autos lieben LIQUI MOLY

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wählen Sie die Modelle 2022!

L) GT bis 500 PS

L 111
Alpine A110
GT4

L 117
Ginetta G56
GT4

L 112
Aston Martin Vantage
GT4

L 118
KTM X-Bow
GT4

L 113
Audi R8 LMS
GT4

L 119
McLaren 570 S
GT4

L 114
BMW M4
GT4

L 120
Mercedes-AMG GT
GT4

L 115
Chevrolet Camaro
GT4

L 121
Porsche 718 Cayman
GT4

L 116
Ford Mustang
GT4

L 122
Toyota Supra
GT4

M) GT über 500 PS

M 123
Acura/Honda NSX
GT3 & Super GT

M 129
Chevrolet Corvette C8
GTE/GTD

M 135
McLaren 720 S
GT3

M 138
Nissan GT-R
GT3

M 124
Aston Martin Vantage
GTE & GT3

M 130
Ferrari 488 GTB
GTE/GT3

M 136
Mercedes-AMG GT
GT3

M 139
Porsche 911
GTE, GT3 & GT2

M 125
Audi R8 LMS
GT3 & GT2

M 131
Glickenhaus SCG004C
Langstr. NBR (SPX)

M 137
Nissan 400Z
Super GT

M 140
Toyota Supra
Super GT

M 126
Bentley Continental
GT3

M 132
KTM X-Bow
GT2 (GTX)

M 127
BMW M4
GT3

M 133
Lamborghini Huracán
GT3

M 128
Brabham BT62
GT2

M 134
Lexus RC-F
GT3 (GTD)

GTWC

ANZEIGE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

L GT-Fahrzeuge bis 500 PS
M GT-Fahrzeuge über 500 PS
N Rallye
O Tourenwagen bis 350 PS
P Tourenwagen über 350 PS
Q Markenpokale

N) Rallye

N 141
Abarth 124
Rallye

N 147
Hyundai i20
Rallye & Rallycross

N 142
Alpine A110
Rallye

N 148
Lancia Delta
Rallycross

N 143
Audi S1
Rallycross

N 149
Opel Corsa
Rallye

N 144
Citroën C3
Rallye

N 150
Peugeot 208
Rallye & Rallycross

RED BULL

N 145
Ford Fiesta
Rallye & Rallycross

N 151
Renault Clio
Rallye

N 153
Skoda Fabia
Rallye & Rallycross

N 155
Toyota Hilux
Rally-Raid

N 156
Toyota Yaris
Rallye

N 157
Volkswagen Polo
Rallye & Rallycross

N 146
Ford Puma
Rallye

N 152
SEAT Ibiza
Rallycross

N 154
Suzuki Swift
Rallye

ANZEIGE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

O) Tourenwagen bis 350 PS

O 158
Alfa Romeo Giulietta
TCR

O 164
Hyundai i30
TCR

O 169
Peugeot 308
TCR

O 159
Audi RS 3
TCR

O 165
Hyundai Veloster
TCR

O 170
Renault Mégane
TCR

O 160
Cupra León
TCR

O 166
Lynk & Co 03
TCR

O 171
Subaru WRX
TCR

O 161
Fiat Tipo
TCR

O 167
MG 5
TCR

O 172
Toyota Corolla
TCR

O 162
Honda Civic
TCR

O 168
Opel/Holden Astra
TCR

O 173
Volkswagen Golf
TCR

O 163
Hyundai Elantra
TCR

P) Tourenwagen über 350 PS

P 174
Alfa Romeo Giulia
ETCR

P 179
Ford Mustang
NASCAR & Supercars

P 184
Infiniti Q50
BTCC

P 175
BMW 330e
BTCC

P 180
Holden Commodore
Supercars

P 185
Toyota Camry
NASCAR

P 176
Chevrolet Camaro
NASCAR

P 181
Honda Civic
BTCC

P 186
Toyota Corolla
BTCC

P 177
Cupra León
ETCR & BTCC

P 182
Hyundai i30 Fastback
BTCC

P 187
Vauxhall Astra
BTCC

P 178
Ford Focus
BTCC

P 183
Hyundai Veloster
ETCR

WTCR

ANZEIGE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BTCC

Q) Markenpokale

Q 188
Alpine A110
Europa Cup

Q 191
Ford Fiesta
Sprint Cup

Q 193
Mazda MX-5
Cup

Q 195
Porsche 718 Cayman
Sprint Challenge & NLS

Q 197
Renault Clio
Cup Series

Q 199
Suzuki Swift
Cup Europe

Q 189
BMW M2
Cup

Q 192
Lamborghini Huracán
Trofeo

Q 194
Mini John Cooper Works
Challenge

Q 196
Porsche 911
Supercup & Cups

Q 198
Smart EQ fortwo
e-cup

Q 200
VW Up
Tourenwagen Junior Cup

Q 190
Ferrari 488 GTB
Challenge

PORSCHE

ANZEIGE

LIQUI MOLY

Autos lieben LIQUI MOLY

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

VOLLGAS

1. Preis

HYUNDAI
powered by ViveLaCar

Fahren Sie 1x 1 Jahr lang einen Hyundai i20 N im Hyundai-Abo „powered by ViveLaCar“

204 PS PURER FAHRSPASS erlebt der Gewinner des ersten Preises mit diesem Abo powered by ViveLaCar im **Wert von insgesamt 7000 €.** Max. 1250 Freikilometer pro Monat. Bei ViveLaCar findet jeder Fahrertyp seinen Traumwagen! Anders als bei gewöhnlichen Carsharing-Anbietern oder klassischen Leasing- und Finanzierungsmodellen bietet ViveLaCar völlig sorgenfreies Autofahren. Versicherung, Steuern, Wartung – alles ist hier inklusive.
www.vivelacar.com

* Abbildung entspricht nicht dem Gewinnerfahrzeug. Der Gewinn besteht in der Übernahme der monatlichen Pauschalkosten für die vereinbarten Kilometer, Steuer, Wartung und Versicherung. Vertragspartner des Gewinners ist ausschließlich ViveLaCar. Die Motor Presse Stuttgart haftet nicht für die Verpflichtungen des Vertragspartners. Die Selbstbeteiligung des Gewinners bei etwaigen Schäden beträgt 750 € bei Vollkasko und 750 € bei Teilkasko. Der Gewinner trägt mögliche Kosten durch Schäden oder durch etwaige Mehrkilometer selbst. Eine Barauszahlung und die Übertragung des Gewinns sind ausgeschlossen.

2. Preis

1x 1 KW V1 Gewinde-fahrwerk

DER GEWINDE-KLASSIKER
Das KW Variante 1 Gewindefahrwerk ist das ideale Einstiegssystem für Kunden, die eine technisch maximal mögliche oder eine individuelle Tieferlegung selbst bestimmen möchten. Es bietet eine optimale Balance aus Sportlichkeit, Komfort und Sicherheit. Gewinnen Sie als 2. Preis ein KW V1 im Wert von **ca. 1200 Euro.**
www.kwsuspensions.de

ANZEIGE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

-PREISE

1x 2 Tickets zur MotoGP am Sachsenring von Liqui Moly

3. Preis

RASANTES RENNERLEBNIS Sie möchten den LIQUI MOLY Motorrad Grand Prix 2023 am Sachsenring in exklusiver, entspannter und facettenreicher Atmosphäre genießen? Dem Gewinner des 3. Preises und seiner Begleitung winkt ein exklusives Wochenend-Ticket inklusive Zugang zum LIQUI-MOLY-Hospitality-Zelt (nur So) sowie zur LIQUI-MOLY-Tribüne (Sa und So).
Wert: ca. 1000 €
www.liqui-moly.com

1x 1 Satz UHP-Reifen Kumho Ecsta PS71

5. Preis

SCHNELL UND SICHER
Der Kumho Ecsta PS71 ist ein Ultra-High-Performance-Reifen für viele Fahrzeugklassen, der über die neueste High Dispersible Micro Silica-Lauffläche nmischung für perfekten Grip sowohl bei Nässe als auch bei Trockenheit verfügt. Der geräuscharme und rollwiderstandsoptimierte Reifen zeichnet sich durch sehr gute Handling- und Bremseigenschaften, hervorragende Aquaplaningeigenschaften sowie eine hohe Laufleistung aus. Der Ecsta PS71 wurde für sein herausragendes Design mit dem iF Design Award ausgezeichnet und ist in insgesamt 44 Größen von 16 bis 20 Zoll erhältlich. Darüber hinaus gibt es die beiden Varianten Ecsta PS71 EV für Elektrofahrzeuge und den Ecsta PS71 SUV für SUVs und moderne Offroad-Fahrzeuge.
Wert: bis zu 1000 €
www.kumhotire.de

KUMHO TYRE
All-Ways, Go With you

1x 1 Satz ATS-Leichtmetallräder
(Gewinner kann selbst entscheiden, welches Modell in welcher Farbe und Größe aus der DESIGN LINE bis 19“)

4. Preis

DESIGN UND SPORTLICHKEIT
ATS verwirklicht Felgen-Träume. Vom High-End-Rad bis hin zu zeitlosen Modellen. Wir bieten die passende Performance für jeden Geschmack – gewinnen Sie einen Satz ATS-Leichtmetallräder aus der DESIGN LINE bis 19 Zoll bei der Wahl zum «Racer des Jahres» von MOTORSPORT aktuell.
Wert: zwischen 490 € und 1150 €
www.atswheels.com

1x 1 Gutschein für den Liqui-Moly-Onlineshop

MOTORENÖLE, PFLEGE UND MEHR Ihrem Auto mal etwas richtig Gutes tun können Sie als Gewinner des 6. Preises. Liqui Moly, der Spezialist für Schmierstoffe, Motorenöle und Additive made in Germany, lädt Sie mit einem Gutschein zur Online-Shoppingtour ein.
Wert: 300 € **www.liqui-moly.com**

6. Preis

ANZEIGE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

track performance GEWINDEFAHRWERKE
Made for winners
DTM
WINNER 2022
DTM TROPHY
WINNER 2022
V6
RACING
NLS
WINNER 2022
DTM CLASSIC CUP
WINNER 2022
www.MediaTel.biz

street comfort | street performance | track performance

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK
garantiert auch für dich

KW®

www.KWsuspensions.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

NASCAR Cup Series

Ruhiges Fahrerkarussell

Neuer Kutscher für RCR: Ab 2023 sitzt Kyle Busch im „Achter“ von Richard Childress

MOTORSPORT IMAGES

In nur rund sechseinhalb Wochen eröffnet der Clash in Los Angeles die Cup-Saison 2023. Bei den großen Teams tut sich dabei in diesem Winter wenig. Trotzdem gibt es spannende neue Konstellationen.

Von: **Michael Bräutigam**

Bei den drei größten Teams Hendrick, Gibbs und Penske tut sich fast schon traditionell wenig. Beim Chevrolet-Topteam von Rick Hendrick haben alle Fahrer bis auf Alex Bowman noch Verträge bis mindestens 2025. Bowman bekommt mit einem neuen Crewchief die Chance, sich für eine Vertragsverlängerung über 2023 hinaus zu empfehlen. Bei Penske haben neben dem amtierenden Meister Joey Logano auch Ryan Blaney sowie Austin Cindric langjährige Arbeitsverträge in der Tasche.

Einzig bei Joe Gibbs Racing gab es durch den Weggang von Kyle Busch eine neue Stelle zu besetzen, die mit Xfinity-Meister Ty Gibbs gefüllt wurde.

Die Busch-Brüder sind dabei die Schlüsselpersonen auf dem Fahrermarkt. Kyles Wechsel zu Richard Childress Racing kann nur so stattfinden, weil Tyler Reddick RCR in Richtung 23XI Racing verlässt. Das war ursprünglich erst für 2024 geplant, doch weil Kyles Bruder Kurt Busch nach seinem Crash in Pocono noch nicht wieder fit ist, wird er keine volle Saison fahren können. Da er aber einen gültigen Vertrag besitzt, werden der ältere der Busch-Brüder und Reddick sich die Saison wahrscheinlich untereinander aufteilen.

Bei den „1B“-Teams gibt es auch Umbesetzungen: Petty GMS Racing ersetzt Ty Dillon durch Noah Gragson und wird bei einigen Rennen neben Gragsons und Erik Jones' Auto noch einen dritten Camaro für Neu-Teilhaber Jimmie Johnson einsetzen. Der Rekord-Champ wird u. a. beim Daytona 500 versuchen, dabei zu sein. Bei Stewart-Haas Racing ersetzt Ryan Preece Cole Custer.

Interessant wird es noch bei einigen Teilzeit-Programmen. Noch offen ist, ob das deutsche Team 3F Racing tatsächlich dabei ist. Außerdem bleibt zu klären, wer Wildcard-Einsätze fährt. U. a. im Gespräch sind Hélio Castroneves und Shane van Gisbergen. ■

TCR Asia

Lynk & Co räumt ab

Das Finale der TCR Asia in Tianma wurde zur großen Feier des Teamwork-Teams (Lynk & Co): Neben zwei Siegen gab es auch alle drei Titel zu bejubeln.

Zhu kam bereits mit einem Vorsprung von 18 Zählern zum Finale, das in Schanghai Tianma stattfand. Der Micky-Maus-Kurs wurde einem breiteren Publikum bekannt, als die WTCC dort 2011 Station machte. Heute dient die nur knapp 2,1 km kurze Strecke ausschließlich heimischen Rennserien.

So dominant in der WM seinerzeit die Chevrolet waren, so unantastbar waren diesmal die Lynk & Co des Teamwork-Teams. Im ersten Durchgang holte sich ihr Pilot Jason Zhang von der Pole-Position aus den Sieg, im zweiten Lauf gewann Teamkollege Sunny Wong. Großer Gewinner war aber Zhu im insgesamt dritten Teamwork-Auto, dem zweimal Platz 2 zum Titel reichten. Schon in Macau holte Teamwork sich sowohl den Team- als auch Modell-Titel. ■ MBR

TEAMWORK MOTORSPORT

Mit zwei zweiten Plätzen zum Titel: David Zhu im Lynk & Co von Teamwork

TCR

Doch ein neuer Civic

Über Wochen und Monate stand der Nachfolger des Honda Civic TCR auf der Kippe. Nun wurde er offiziell vorgestellt.

Der neue Renner auf Basis des FL5 Type R drohte, an der unklaren globalen Lage zu scheitern. Honda wollte erst abwarten. JAS Motorsport als Entwickler und Erbauer der bisherigen und auch des neuen Honda-TCR-Fahrzeugs hatte zwar schon angefangen, doch ohne Hondas Mitgift war die finanziell derzeit etwas angeschlagene Firma zum Warten verdammt.

„Wir bedanken uns sehr, dass Honda uns nicht nur erneut mit dem Projekt betraut, sondern auch den Kundensport durch das TCR-Projekt weiter unterstützen wird“, sagt Projektleiter Mads Fischer von JAS Motorsport.

Im Vergleich zum Vorgänger wurde vor allem auf eine bessere Bedienbarkeit und Aerodynamik Wert gelegt. Außerdem gibt es ein Langstrecken-Paket. Als Haupt-Testfahrer ist Néstor Girolami auserkoren, der auch schon einen ersten Roll-out absolvierte. ■ MBR

JAS MOTORSPORT

Was lange währt: Erstes Bild des Honda Civic TCR auf Basis des FL5

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Who's who: Die frühen Jahre der WTCR waren geprägt von starken Werksteams mit großen Namen

Sechs goldene Jahre

Mit dem Ende der WTCR ist klar: Nach 18 Jahren gibt es ab 2023 keine FIA-Weltserie für Tourenwagen mehr. Wir schauen in einem dreiteiligen Rückblick auf Höhen und Tiefen der WTCC/WTCR. Teil 1: Die frühen Jahre bis 2010.

Von: **Michael Bräutigam**

Monza, 10. April 2005, eine riesige Euphorie. Die Tourenwagen-EM wurde über den Winter zur WM hochgestuft und hat alles angelockt, was Rang und Namen hat. Alfa Romeo, BMW, SEAT und Chevrolet sind mit vollwertigen Werksteams am Start und stellen allein schon 15 Fahrzeuge. Dazu kommen zwei Ford Focus von Hotfiel Sport und ein Honda Accord von JAS Motorsport, die das Feld der „Hersteller"-Fahrzeuge auf 18 anheben. Zusammen mit den rein privat eingesetzten Autos der Kundenteams in der Independent Trophy summiert sich das Starterfeld auf über 30. Der Tourenwagen-Boom hat ein neues Level erreicht und Serienpromoter Marcello Lotti kann gar nicht mehr aufhören zu grinsen.

BMW anfangs dominant

Am Ende eines turbulenten Jahres reist Dirk Müller im Schnitzer-BMW als Tabellenführer mit einem Punkt Vorsprung auf RBM-Markenkollege Andy Priaulx zum Finale nach Macau. Da bleibt er jedoch glücklos: Im ersten Lauf schert kurz vor Schluss auf P4 liegend eine Antriebswelle ab, wohl als Folge einer Kollision, und der Burbacher rollt nur auf P10 ins Ziel. Im zweiten Lauf rutscht er selbst in der Lisboa in den Reifenstapel. Priaulx wird – nach dem EM-Titel 2004 – mit zweimal P2 und nur einem Saisonsieg Weltmeister. Die BMW-Party komplettiert Marc Hennerici, der im Wiechers-320i die Privatfahrerwertung gewinnt.

2006 ist es Jörg Müller, der trotz insgesamt drei punktlosen Wochenenden als punktgleicher Tabellenführer mit Priaulx zum Finale reist. Er holt P6 und einen Sieg, Priaulx einen Sieg und P5, womit der Mann aus Guernsey um einen Punkt triumphiert.

> Der Auftakt zum WM-Zeitalter war ein wahres Tourenwagen-Fest: Bei der WTCC-Premiere in Monza 2005 starteten 33 Autos von sechs Marken in ein neues Abenteuer.

BMW dominiert also die Frühphase der WM. 2007 erwächst SEAT jedoch zu einem ebenbürtigen Gegner. Zu Beginn der Saison sind die Spanier dabei noch oft chancenlos gegen BMW und immer stärkere Chevrolet. Und der SEAT-Sportchef Jaime Puig seufzt sinngemäß: „Wir müssen wohl einen Turbo einbauen."

Ein paar Monate später ist die scherzhaft gemeinte Anmerkung bitterer Ernst für die Gegner geworden. Auf der Diesel-Erfolgswelle der VW-Konzernschwester Audi (Le Mans) schwimmend hat man dem León einen TDI-Motor verpasst. Yvan Muller gewinnt gleich bei seinem ersten Selbstzünder-Einsatz in Oschersleben. Priaulx bleibt am vorletzten Wochenende in Monza punktlos, Muller gleicht mit einem weiteren Sieg sowie P5 nach Punkten aus.

Auch in Macau sieht es nicht gut für Priaulx aus: Nur Startplatz 12, Rivale Yvan Muller steht neben Pole-Mann Alain Menu (Chevrolet) auf Startplatz 2. Doch es folgt das wohl dramatischste Finale der WTCC-Historie: Muller führt bis zwei Runden vor Ende des ersten Rennens, dann streikt die Kraftstoffpumpe und er fällt aus. Dadurch ist plötzlich auch BMW-Neuzugang Augusto Farfus auf P3 wieder ein Titelkandidat, doch er wird in der letzten Runde von Gabriele Tarquini (SEAT) in die Leitplanke entsorgt.

Dadurch rückt Priaulx auf P9 vor, Gaststarter Duncan Huisman fährt noch zur Seite und lässt den Markenkollegen durch, der mit P8 die Reversed-Pole für den

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

zweiten Lauf bekommt. Das ist wichtig, weil auch Alfa-Pilot James Thompson noch in Titel-Reichweite liegt. Doch Priaulx nutzt die Pole im zweiten Lauf, zu dem weder Muller noch Farfus antreten können, und gewinnt. Thompson verpasst auf Platz 3 nur knapp den Vizetitel. Nicola Larini als Chevrolet-Speerspitze liegt punktgleich mit Farfus (P4) auf P5 der Tabelle. Damit sind alle vier Werke letztlich ganz vorne in der Tabelle dabei.

Doch die goldene Fassade hat am sportlichen Höhepunkt der Serie schon erste Risse bekommen. Ford war eh bereits nach der ersten Saison raus. Honda fuhr wenn überhaupt noch sporadisch mit. Alfa hatte sich Ende 2006 als Werk zurückgezogen, und das mit zwei Autos startende Alfa-Team N.Technology hatte mit Thompson nur noch einen Top-Fahrer sowie mit Olivier Tielemans einen Paydriver am Start.

Die neue Macht Chevrolet

Das Jahr 2008 wird dann zur großen Muller-Show. Zwar holt er nur drei Siege, ist aber so konstant vorne, dass er in Macau quasi zum Titel cruisen kann. SEAT-Teamkollege Tarquini sichert sich knapp vor Rob Huff im besten Chevrolet Platz 2, Priaulx wird diesmal „nur“ Vierter.

2009 wird die Diesel-Dominanz noch größer. Muller darf am Ende nicht Weltmeister werden, weil sein Wechsel zu Chevrolet bereits feststeht. So kann Tarquini sich über den – natürlich auch sportlich verdienten – Titel freuen. Der Rest setzt nur vereinzelte Highlights. Farfus im BMW kann sich aufgrund einiger starker Reversed-Grid-Rennen und der Unterstützung der Markenkollegen bis zuletzt eine mathematische Titelchance bewahren. Chevrolet hat den neuen Cruze noch nicht so weit aussortiert, dass man dauerhaft vorne mitfährt. Lada als viertes Werksteam bringt im Saisonverlauf mit dem Priora ebenfalls ein neues Modell, das mit zweimal P6 in Imola sogar Potenzial zeigt.

Doch die Vorzeichen für die Zukunft verschlechtern sich in Zeiten der Weltwirtschafts- und Eurokrise: SEAT steigt Ende 2009 werksseitig aus, BMW reduziert sein Aufgebot für 2010 von fünf auf zwei Fahrzeuge. Lada legt die weiteren Planungen auf Eis. Nur Chevrolet hat sich langfristig committed. Die Saison 2010 wird unter den neuen, wackligeren Umständen trotzdem noch mal sportlich großes Kino. Sunred Engineering, die nun privat die SEAT-Fahrzeuge einsetzen, sind mit Gabriele Tarquini ganz vorn dabei. Die Chevrolet sind dank Neuzugang Yvan Muller zur neuen Macht aufgestiegen. BMW und Priaulx halten sich wie durch ein Wunder bis zur vorletzten Station in Okayama im Titelrennen – dank wieder mal starker Reversed-Grid-Taktiererei.

In Japan wechselt man bei BMW vom 5-Gang-H-Getriebe auf das sequenzielle 6-Gang-Getriebe, das beim Werksteam zuvor nur Alessandro Zanardi hatte fahren dürfen. Die Stewards vor Ort kommen zu dem Schluss, dass der Wechsel des Getriebes kein Problem sei, denn dieses war zuvor schon von einem Privatteam in der selben Saison eingesetzt und so „freigefahren“ worden.

Doch Chevrolet ist anderer Auffassung, legt Protest ein und gewinnt. Priaulx und Farfus verlieren so zwei Wochen nach dem Japan-Event nicht nur einen Doppelsieg, sondern Priaulx auch die rechnerische Chance auf den Titel. Damit steht Muller schon vor dem Finale in Macau als letzter Weltmeister in der Saugmotor-Ära der WTCC fest. Tarquini wird einmal mehr Vize.

Ende 2010: Der Lack ist ab

Für BMW, die nicht das erste Mal mit den Offiziellen aneinandergeraten waren, bringt dieser (große) Tropfen das Fass endgültig zum Überlaufen. Kurz nach dem Finale geben die Münchner bekannt, dass sie sich werksseitig aus der WTCC zurückziehen. Es wäre aber auch ohne diesen Vorfall wohl kaum weitergegangen, weil man einige Monate zuvor den DTM-Einstieg zur Saison 2012 angekündigt hatte. Auch Priaulx und Farfus werden nicht etwa arbeitslos, sondern ins GT- sowie das parallel startende DTM-Testprogramm übernommen.

Nach den goldenen Anfangsjahren ist Ende 2010 der große Glanz plötzlich wie weggewischt: SEAT weg, BMW weg, Alfa schon lange nicht mehr da, Lada nur als On-off-Beziehung – und kein neuer Hersteller in Sicht. Lediglich Chevrolet hält der Serie die Stange. Ansonsten bleibt nur mehr ein hellblauer Lichtblick: Volvo fuhr mit Robert Dahlgren 2010 und dem infernalisch klingenden Fünfzylinder-C30 einige Testeinsätze und spielte mit dem Gedanken, 2011 einzusteigen.

In der nächsten Ausgabe: Die WM-Jahre 2011 bis 2017. ■

MOTORSPORT IMAGES

Die „Schnitzer-Buben“ Jörg und Dirk Müller verpassten knapp den Titel

BMW

Mister WTCC 2005 bis 2007: Andy Priaulx holte alle drei BMW-Fahrer-Titel

MOTORSPORT IMAGES

Diesel-Revolution: Yvan Muller und Gabriele Tarquini jubelten 2008/2009

MOTORSPORT IMAGES

Letzter Saugmotor-Meister: Muller machte dem Chevrolet Cruze 2010 Beine

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

PAULOVITS

PAULOVITS

Toni Mang mit der Kawasaki KR 350 beim Sachsenring Classic: Noch immer ein Perfektionist erster Güte

Toni Mang ist bis heute der erfolgreichste deutsche Solo-Pilot in der Motorrad-Weltmeisterschaft. Er war aber auch immer dafür bekannt, dass er kein Blatt vor den Mund nimmt und Dinge sehr genau auf den Punkt bringen kann. So analysiert der 73-jährige Bayer im MSa-Interview auch die aktuellen Entwicklungen in Motorradsport mit erfrischend präzisen Aussagen.

Von: **Imre Paulovits**

Wie geht es Ihnen, und womit verbringen Sie heutzutage Ihre Zeit?
Mir geht es gut. Ich arbeite viel in meiner Werkstatt. Gerade mache ich eine kleine Pallets-Presse, weil man ja Energie sparen muss. Ich habe zwei Schreinereien, die wissen gar nicht, wohin mit ihren Spänen, also kriege ich von denen die Späne, und ich mache mir Pallets draus. Das ist nur eine Spielerei, aber es interessiert mich, wie es funktioniert. Es kommt aber auch sonst alles Mögliche daher, ich habe ein sehr umfangreiches Betätigungsfeld. Das geht von großen, schweren Garagentor-Scharnieren und Beschlägen bis zu Oldtimern inklusive Quickly-Tuning. Dazu gibt es in meinem früheren Heimatort Inning einen Zündapp-Klub, die Zündapp-Freunde Ammersee. Die konfrontieren immer mich und den Schlögl-Sepp, wenn sie was brauchen. Zum Sepp kommen sie, wenn Motoren getunt werden müssen, denn das geht ja alles zu langsam für heutige Verhältnisse. Ich muss dann Zylinder kürzen und sonst was.

Wie weit verfolgen Sie heute noch die Motorrad-Weltmeisterschaft?
Eingehendst. Da wird kein Rennen ausgelassen. Egal, ob man um fünf Uhr in der Früh aufstehen muss, oder man um sieben gemütlich zum Kaffeetrinken aufstehen kann.

Wie hat Ihnen die letzte Saison gefallen?
Die war recht gut, aber ich muss ganz ehrlich zugeben, dass ich heute nicht mehr Motorradrennen fahren würde, weil mir das

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Die WM ist technisch nicht mehr so interessant“

zu sehr reglementiert ist. Es ist alles mit Einheitsreifen, Einheitselektronik, Einheitsmotoren. Das ist mir ein bisschen zu viel. Die WM, das sind eigentlich drei Cups, hätte man früher gesagt. Es ist natürlich schwierig, Reglements zu finden, bei der Leistungsstärke, die die Motoren an den Tag legen. Aber es behindert auch die Entwicklung. Die können doch noch nicht einmal sagen, ob die Reifen, die sie fahren, gut sind oder schlecht, weil sie alle dieselben fahren. Da ist keine Konkurrenz mehr da, und wenn keine Konkurrenz da ist, ist auch keine Entwicklung mehr da. Das ist das, was mich an der Rennerei in allen Klassen stört. Man kann sich über die Telemetrie mit den Daten befassen, aber mit der grundlegenden Technik, ob dies nun die Reifen oder die Motoren sind, braucht man sich nicht mehr zu beschäftigen, weil man eh nichts machen darf. Die Raffinesse an der Technik lässt für meinen Geschmack zu wünschen übrig. Und zum Rennsport gehören einfach die Technik und die Entwicklung dazu. Ich weiß nicht, wie sie es rechtfertigen, dass man Rennsport betreibt, wenn keine Entwicklung mehr stattfinden kann. Ein Serienmotorrad ist heute mit der ganzen Elektronik genauso ausgestattet wie eine Rennmaschine. Dabei soll die Rennmaschine eigentlich der Vorreiter sein für die Serienprodukte. Dass da getestet wird und man sagt: Ja, es hat funktioniert, und deshalb haben wir es in der Serie. Natürlich haben die MotoGP-Maschinen mehr Leistung, aber ein Serienmotorrad muss ja auch ein paar Kilometer halten. Die Rennmaschinen sind heute, vielleicht auch über das Reglement bedingt, auch sehr langlebig. Das waren unsere nie, aber auch deshalb, weil wir viel mehr probiert haben, und bei einer technischen Änderung ist man gleich an die Grenzen der Belastbarkeit gestoßen. Und dann ist der Motor halt kaputtgegangen. Heute weiß man, der hält so und so lange, und dann gibt es einen neuen oder einen revidierten.

Finden Sie den Rennsport heute also langweiliger als früher?

Nein, ich will nicht sagen, er ist langweilig. Die Rennen sind deswegen nicht langweiliger geworden. Sie sind aber auch viel gefährlicher geworden. Weil man sich bei der Leistungs- und der Materialdichte nur noch durch Harakiri-Aktionen Vorteile verschaffen kann. Es wird ein viel höheres Risiko gegangen als zu meiner Zeit, was dadurch etwas kompensiert wurde, dass die Strecken sicherer geworden sind. Wenn man zu meiner Zeit gestürzt ist, stand nicht gleich eine große Auslaufzone und Riesen-Kiesbett oder Teerfläche zur Verfügung. Das ist, was das risikoreiche Fahren ein bisschen wettmacht.

„Jeder fährt in der MotoGP den gleichen Reifen. Woher sollen sie dann wissen, ob er gut oder schlecht ist?“

Toni Mang

Wie sehen Sie das Niveau der heutigen Fahrer?

Die Felder sind sehr ausgeglichen. Wenn man dann aber schaut, sind doch immer wieder dieselben vornedran. Ich denke, die Masse der Fahrer ist nicht besser als früher. Es sind in jeder Klasse fünf Leute, die immer vorn dabei sind.

Wo sehen Sie die Gründe, dass viel weniger Deutsche unter den internationalen Spitzenfahrern sind als zu Ihrer Zeit?

Ich denke, das liegt an einer Art Langzeitwirkung. Motorradfahren, und besonders der Motorradsport, war in Deutschland immer mit Nebeneffekten verbunden. Es war schon früher so, und ich denke, das ist heute nicht weniger, sondern eher schlimmer und problematischer geworden. Deshalb ist es schwierig, Sponsoren zu finden, und die braucht man heute noch dringender als früher. Und da schaut es in Deutschland sehr schlecht aus. Das war schon immer ein Problem für den Motorradsport, aber heute haben wir außer BMW keine Industrie mehr. Das wirkt sich alles auf die Einstellung und den Sport aus, denn es sind keine Namen mehr da, die man vertreten oder die man mit dem Sport in Verbindung bringen kann. Das sind alles Sachen, die eine Rolle spielen. Wie sollen sich auch die Leute für den Sport interessieren, wenn sich alles italienisch, spanisch und japanisch abspielt?

Sie hatten Marcel Schrötter zu seiner Anfangszeit mit unterstützt. Was hat er Ihrer Meinung nach falsch gemacht, dass er nun aus der Moto2 herausgefallen ist?

Was macht man falsch? Wenn man nicht zu hundert Prozent die Einstellung für den Sport hat, dann macht man schon was falsch. Ich glaube, das war das Hauptproblem beim Marcel. Er ist lieber den Weg des Wassers gegangen als den harten Weg der Arbeit. Ich habe mich lange um ihn gekümmert. Er ist lieber in Spanien in dem Trainingslager, wo er ohne Aufsicht war, geblieben, als dass er sich in Deutschland mit einem Privattrainer abgeplagt hätte. Er war von der Fitness her sicher nicht unbedingt schlecht. Er ist teilweise auch nicht schlecht gefahren. Aber hartes Training macht auch die Einstellung anders. Da passiert jede Menge im Kopf. Und das ist ihm abgegangen. Wenn ich hart trainiere, dann will ich dafür auch belohnt werden. Und die Belohnung erkämpft man sich dann viel härter, als wenn man sich nicht so geschunden hat, wie es nötig gewesen wäre. Ich will nicht sagen, dass ihm der Kampfgeist abgegangen ist, aber ich glaube, dass es mit ein Grund gewesen ist, dass im Kopf nicht alles perfekt gestimmt hat.

Marcel hatte sicher Talent, das ist aber erst einmal grundsätzlich erforderlich. Aber das kann sich erst richtig zeigen, wenn man im Kopf auch will, was man macht. Ich sage immer, es ist unwahrscheinlich schwierig, die Situation zu beschreiben, wenn man auf dem Siegerpodest steht und die Hymne wird gespielt. Das musst du aushalten können. Das ist eine Kopfsache. Du musst bereit sein, dass das passiert. Da muss im Kopf eine Selbstverständlichkeit existieren: Wegen mir können sie die Hymne spielen, ich habe sie verdient.

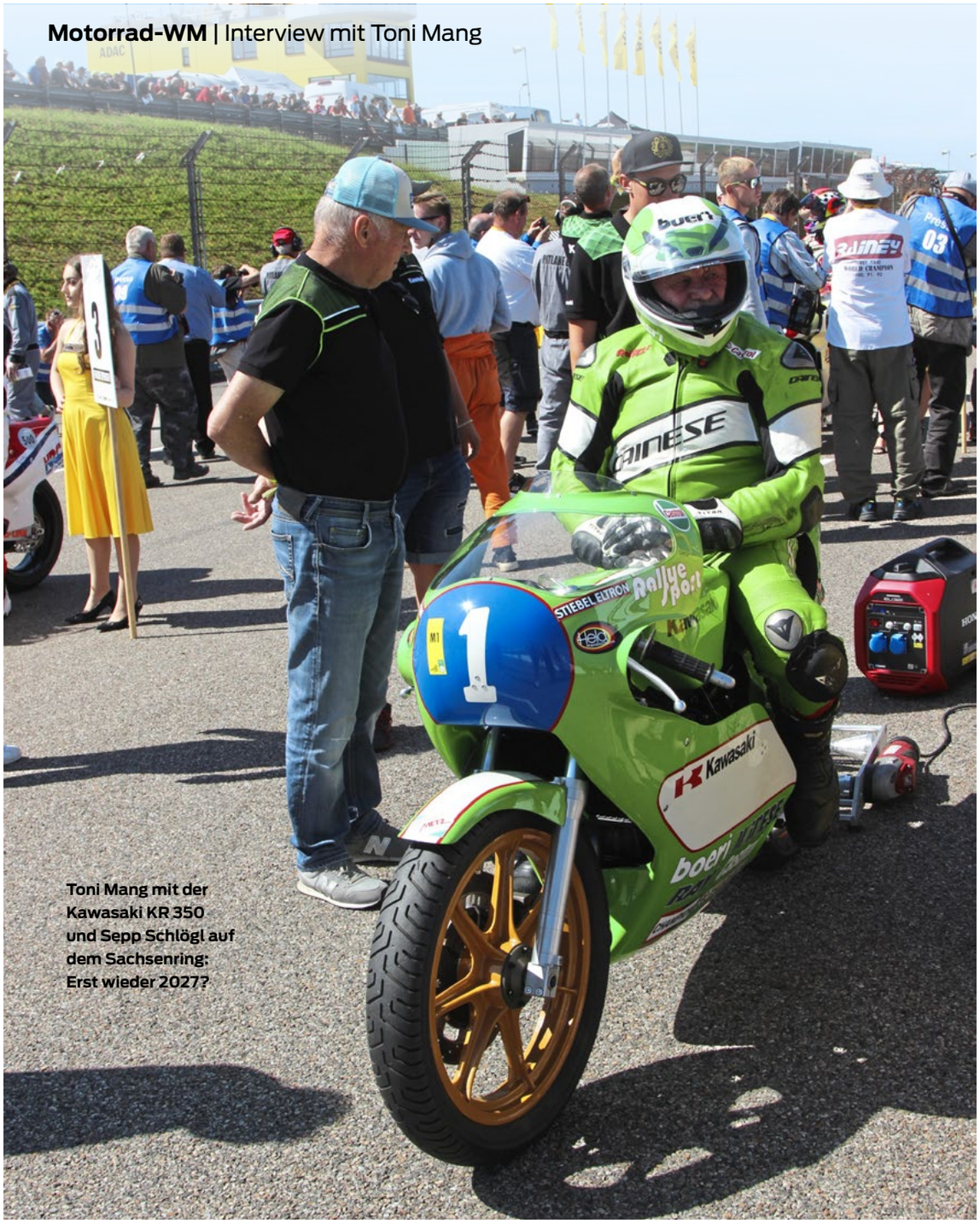
Ich weiß nicht, wie gut die Arbeit von Marcel mit dem Team gewesen ist, weil die ist sehr wichtig, wenn es um ganz kleine Sachen geht. Heute geht es ja um Nuancen bei der Abstimmung. Wenn da nicht eine hundertprozentige Zusammenarbeit da ist, dann geht das auch nicht. Wenn es Erfolg versprechend sein soll, dann muss alles nicht 99 Prozent, sondern zu hundert Prozent stimmen. Das kann ich aber nicht beurteilen, will ich auch nicht. Weil ich da zu wenig Einblick in das Team hatte. Ich gehe ja zu keinem Rennen mehr, außer dem Sachsenring, weil es für mich schon früher schrecklich war, wenn zu viele Leute im Fahrerlager waren. Da denke ich immer dran, und ich sage mir, da bleibst du lieber da weg, sonst stehst du im Weg rum.

Was halten Sie von seinem Nachfolger Lukas Tulovic, der dieses Jahr Moto2-Europameister wurde?

Ich habe ihn bislang wenig verfolgt, ich war aber vor Kurzem bei der Teamvorstellung von Intact in Memmingen. Da habe ich ihn kurz kennengelernt. Er ist für mich ein unbeschriebenes Blatt, aber er macht auf mich einen super Eindruck. Ich habe ihn nie vorher persönlich kennengelernt, aber nach dem Eindruck dort ist er für mich der richtige Mann.

Sehen Sie nach dem zweiten Platz von Fynn Kratochwil beim MiniGP-Weltfinale eine Chance, dass in Deutschland wieder mehr Nachwuchs an die Spitze kommt? ▷

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Toni Mang mit der Kawasaki KR 350 und Sepp Schlögl auf dem Sachsenring: Erst wieder 2027?

PAULOVITS

Ich will mal nicht ganz schwarzsehen. Es wäre in diesem Zusammenhang aber gut, wenn man noch ein, zwei mehr so Teams hätte wie Intact. Die machen das mit einer Lust und einer Laune, und so etwas bräuchte man nicht nur einmal. Das ist das große Problem an der ganzen Sache. Wie sollen die Leute weiterkommen, wenn sie erst einmal zum Grand Prix aufgestiegen sind? Da sind das nötige Kleingeld, die Vermarktung und die Teamintegration unheimlich wichtig. Das findet in Deutschland zu wenig statt, und das ist das Hauptproblem. Ein junger Fahrer, der eigentlich gut ist, und der einen Schritt macht, wo er nicht weiß, wie groß er ihn machen kann, braucht Führung. Sonst ist wieder Schluss.

„Im Kopf muss eine Selbstverständlichkeit existieren, dass sie wegen mir die Hymne spielen, dass ich sie mit harter Arbeit verdient habe."

Toni Mang

Was halten Sie von dem Zusammenschluss von Jürgen Lingg und Peter Öttl zu dem Superteam, mit dem Intact nächstes Jahr in der WM antritt?

Das war wirklich ein guter Schritt. Man muss jetzt aber schauen, ob sie sich auch erfolgreich in Szene setzten können. Und das kann ich jetzt so nicht sagen. Als ich aber gesehen habe, was alles präsentiert wurde und welche Menge von Leuten plötzlich auf der Bühne standen, war ich schon etwas erstaunt. Ich habe da zu meinem Bekannten, der mit dabei war, gesagt, dass ich das um mindestens ein Drittel kürzen würde. Nur der Mensch macht Fehler, die Technik macht keine. Wenn so viele Menschen beieinander sind, dann werden Fehler gemacht. Und wenn der Fehler ist, dass der Fahrer nicht mehr alle kennt. Wenn der nicht weiß, wofür wer zuständig ist, sorgt das nur wieder für Fehler. Natürlich ist der Motorsport von heute nicht mit dem in meiner Zeit zu vergleichen, aber da frage ich mich immer, ob die Teams von heute nicht mit überschaubarerer Anzahl von Personen nicht auch oder vielleicht sogar besser funktionieren würden. Aber das ist für mich nur ein Gedankenspiel, und da gibt es sicher andere, die eine andere Einstellung und andere Gedanken dazu haben.

Sie sind beim Sachsenring Classic wieder Ihre Kawasaki gefahren. Werden wir Sie in Zukunft wieder öfter bei Veranstaltungen sehen?

Ich habe ganz leise im Hinterkopf behalten, dass in fünf Jahren der Sachsenring hundert Jahre alt wird. Da wollen sie sicher etwas Gutes, etwas Großes auf die Beine stellen. Wenn ich gesundheitlich noch in der Lage bin, könnte man mich dazu noch mal überreden. Aber sonst gehe ich auf keinen Oldtimer Grand Prix oder sonst was. Dafür ist mir der Aufwand zu viel. Wenn ich schaue, was der Sepp Schlögl sich für eine Arbeit macht, damit die Motorräder picobello laufen, dann muss ich sagen, das steht in keinem Verhältnis. Die Zeit, die man dann fahren kann, und die Zeit, die man investiert, um alles vorzubereiten, liegt so weit auseinander, dass man eher sehen muss, dass man dabei war. Und deshalb muss es für mich schon ein besonderer Anlass sein. ■

Toni Mang

Geburtstag: 29.09.1949
Geburtsort: Inning (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
1975: 350 ccm, SMZ (26.)
1976: 125 ccm, Morbidelli (5.)
1977: 125 ccm, Morbidelli (5.)
500 ccm, Suzuki (25.)
1978: 250 ccm, Kawasaki (5.)
350 ccm, Kawasaki (16.)
1979: 250 ccm, Kawasaki (6.)
350 ccm, Kawasaki (4.)
1980: 250 ccm, Kawasaki (1.)
350 ccm, Kawasaki (2.)
1981: 250 ccm, Kawasaki (1.)
350 ccm, Kawasaki (1.)
1982: 250 ccm, Kawasaki (2.)
350 ccm, Kawasaki (1.)
1983: 500 ccm, Suzuki (18.)
1984: 250 ccm, Yamaha (5.)
1985: 250 ccm, Honda (2.)
1986: 250 ccm, Honda (4.)
1987: 250 ccm, Honda (1.)
1988: 250 ccm, Honda (8.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WÄHLEN & GEWINNEN

Motorrad des Jahres 2023

MOTORRAD

1. Preis Eines dieser aktuellen Top-Motorräder zur Auswahl

Ducati *Streetfighter V4*

Indian *Chief Bobber Dark Horse*

BMW *R 1250 GS Adventure Trophy*

Abbildungen beispielhaft, Farbe und Ausstattung des verlosten Motorrads können abweichen.

Teilnehmerkarten im Heft erhältlich

Jetzt am Kiosk!

Jetzt abstimmen und eines dieser drei Motorräder oder weitere Preise im Gesamtwert von über 40 000 € gewinnen!

www.motorradonline.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Xavi Vierge (#97) vor Iker Lecuona: Werden sie dank Super Concessions 2023 konkurrenzfähig sein?

HRC

Mit neuen Regeln testen

Honda stellte am Montag sein Motorsport-Programm für 2023 vor. Bei der anschließenden Fragerunde gingen Iker Lecuona und Xavi Vierge auf den Einfluss der Super Concessions auf die Entwicklung des Honda-Superbikes ein.

Von: **Imre Paulovits**

Über das Internet präsentierte Honda am Montag aus Japan sein Motorradsport-Programm für 2023, und die Japaner erklärten, dass sie nach den Einschränkungen der Corona-Pandemie alles dransetzen müssen, damit sie in allen Serien wieder an die Weltspitze kommen. Gleichzeitig erwähnten sie, dass sie sich auch im Bereich der Nachhaltigkeit den Herausforderungen der Zukunft stellen und dort eine führende Rolle spielen wollen.

Nach der Präsentation stellten sich die Superbike-WM-Piloten Iker Lecuona und Xavi Vierge einer Zoom-Konferenz. Dabei betonten sie, wie wichtig der Test in dieser Woche für sie sei. Lecuona, der sich beim Sturz in FP2 in Mandalika den 12. Brustwirbel und das Kreuzbein angebrochen hatte, ist mittlerweile wieder fit, er hat auch wieder mit seiner Supermoto trainiert. Er will mit seinem Teamkollegen die Entwicklung der Superbike-WM-Fireblade vorantreiben und dabei die Möglichkeiten, die die Super Concessions am Fahrwerk an der Schwingenlagerung und am Lenkkopf erlauben, nutzen. Diese galten bereits für die letzten Rennen, und Honda hatte auch Teile gebracht. Aber wirklich ausprobieren, ob sie etwas bringen, konnten sie nicht. Lecuona verletzte sich, und die Bedingungen ließen auch bei Vierge keine wirklichen Schlüsse zu. „In Mandalika war die Strecke nur asphaltiert und wurde jeden Tag schneller. Da ist niemand mit einer brauchbaren Abstimmung gefahren, und wir wussten nicht, wo wir stehen“, so Vierge. „Und in Australien war es auch nicht besser, weil sich das Wetter ständig änderte und wir teilweise mit Regen-Setup auf Trockenreifen gefahren sind. Deshalb müssen wir jetzt beim Test in Jerez ganz von vorn anfangen und sehen, was Honda an neuen Teilen bringt.“

Die Fireblade ist zwar auf den Geraden auf mehreren Kursen das schnellste Motorrad gewesen und Lecuona konnte in Barcelona die Pole-Position herausfahren, trotzdem muss das Motorrad auch in seiner vierten Saison in der Superbike-WM noch stark verbessert werden. „Uns fehlt es vor allem auf dem letzten Stück der Bremsphase und auf den ersten Metern der Beschleunigungsphase“, stellte Vierge klar. „Dadurch müssen wir unsere Reifen stärker beanspruchen, und wir verlieren zum Rennende hin früher an Grip.“ Eine Feststellung, die auch Marc Márquez bei der MotoGP-Honda machte. Mal schauen, ob Honda mit mehr Verstellmöglichkeiten das Fahrwerk, das mit Bridgestone-Reifen bei den acht Stunden von Suzuka allen anderen überlegen war, auf den Pirelli näher an die Konkurrenz heranbringen kann.

Manko der MotoGP

Eine sehr interessante Aussage machte Iker Lecuona beim Vergleich der MotoGP mit der Superbike-WM, die den Aerodynamik-Gegnern viel Munition liefern wird. „In der MotoGP haben die Flügel dazu geführt, dass das Überholen viel schwieriger geworden ist“, so der Spanier. „Ich bin teilweise rundenlang hinter einem hergefahren. Ich wusste, dass ich ihn nicht überholen kann, aber ich brauchte mich auch nicht zu wehren, weil ich wusste, dass der hinter mir Fahrende auch mich nicht angreifen kann. In der Superbike-WM sehen wir viel mehr Überholmanöver, und man muss viel genauer fahren. Nur um 30 Zentimeter verbremst, und man kann gleich mindestens eine Position hergeben.“ ■

HRC

Iker Lecuona: Wieder fit und voller Tatendrang für die Testfahrteb

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Motorrad-WM

Gibernau wird 50

Er war die große Hoffnung Spaniens, dann wurde Manuel „Sete“ Gibernau zweimal Vizeweltmeister hinter Valentino Rossi. Am Donnerstag, dem 15. Dezember, feiert er seinen 50. Geburtstag.

Von: **Imre Paulovits**

Sete Gibernau wurde das Motorradfahren in die Wiege gelegt: Er ist der Enkel von Francesc Xavier „Paco“ Bultó, dem Gründer von Bultaco. So begann er auch sehr früh, im Gelände zu fahren. 1990 entschloss er sich, Straßenrennen zu fahren, und schon 1992 nahm er mit einer Wildcard beim Grand Prix in Jerez teil. Durch die Kontakte seines Onkels konnte er auf den Ranches von Kenny Roberts trainieren und im Team von Wayne Rainey fahren. Doch die Ergebnisse blieben aus, was den ehrgeizigen Spanier aber nicht daran hinderte, hart an sich zu arbeiten. 1996 fuhr er seine erste komplette WM-Saison, stieg bereits 1997 zu den 500ern auf und konnte 1998 bei Honda den Platz des querschnittsgelähmten Takuma Aoki einnehmen. 2000 wechselte er zu Suzuki und begann auch deren MotoGP-Projekt. 2004 kam er zu Gresini-Honda, und nachdem sein Teamkollege Daijiro Kato tödlich verunglückte, lief er zu Hochform auf, entwickelte sich zum härtesten Widersacher von Valentino Rossi und wurde 2004 und 2005 Vizeweltmeister. Sein Umstieg zu Ducati brachte nicht den erhofften Erfolg, und er trat nach einer Verletzung zurück. 2009 kehrte er für eine Saison zurück und 2019 noch einmal für eine Saison in der MotoE. Noch heute ist der beliebte Spanier viel im Fahrerlager zu sehen ■

MOTOGP

Gibernau (#15) und Rossi: Zwei Jahre lang harte Gegner um den MotoGP-Titel

Superbike-WM

Domi Fighters feiern

Nicht weniger als 1200 Fans kamen, um die Doppelweltmeisterschaft von Dominique Aegerter zu feiern. Der Schweizer zeigte, dass er auf dem Motorrad und vor dem Mikro gleichermaßen sattelfest ist.

Von: **Imre Paulovits**

Die traditionelle Domi-Fighters-Party wurde dieses Jahr zu einem rauschenden Fest. Der MotoE-Weltcup-Sieger 2022 und Supersport-Weltmeister 2021 und 2022 hatte für letzten Samstagabend in den Campus Perspektiven in Schwarzenbach geladen, und obwohl dichter Schneefall den Verkehr behinderte, kamen nicht weniger als 1200 wetter- und feierfeste Fans, um ihren Weltmeister zu ehren. In der großen Halle war nicht nur die diesjährige Ten-Kate-Yamaha ausgestellt, sondern auch die Kiefer-Moto2-KTM von 2018 und die vielen Trainings-Motorräder, die sich bei dem Schweizer in den letzten Jahren angehäuft haben. Aegerter zeigte sich als guter Gastgeber, gab sich alle Mühe, mit jedem Fan, der es wollte, auch persönlich zu sprechen. Bei alledem kommt der Ernst des Lebens nicht zu kurz: Aegerter testet diese Woche Dienstag bis Donnerstag in Jerez erstmals die Superbike-Yamaha, und er wirkt topfit. ■

PAULOVITS

Dominique Aegerter: Standesgemäße Party in Schwarzenbach

NACHRICHTEN

MOTO GP
Wenn er auch zurückgetreten ist, ist das Leben des dreifachen MotoGP-Vizeweltmeisters Andrea Dovizioso nicht ungefährlicher geworden. Der leidenschaftliche Motocross-Fahrer stürzte letzte Woche beim Training in Ponzano und brach sich das rechte Handgelenk. Er wurde von Professor Federico Lamponi in Fermo operiert und befindet sich wieder auf dem Weg der Besserung.

MOTO GP
Der Hype um Francesco Bagnaia nimmt kein Ende. Der erste italienische Weltmeister auf einem italienischen Bike seit 50 Jahren traf letzte Woche in Misano seinen berühmten Vorgänger Giacomo Agostini mit der MV Agusta Dreizylinder für eine gemeinsame Fotosession. Diesen Donnerstag gibt es eine weitere Feier für Bagnaia und Álvaro Bautista in Bologna.

MOTORRAD-WM
Letzten Montag starb Laurent Fellon im Alter 61 Jahren an Bauchspeicheldrüsenkrebs. Der Südfranzose arbeitete bereits in der 1990er-Jahren für seine Landsleute in der Motorrad-WM. Er entdeckte Johann Zarco, als er ihn mit 14 Jahren Minibike fahren sah, wurde sein Manager und väterlicher Freund, bis Zarco zweimal Moto2-Weltmeister wurde und in die MotoGP aufstieg. Gemeinsam gründeten sie eine Rennfahrerschule. In den letzten Jahren hatte Fellon seinen Sohn Lorenzo in der Moto3-WM unterstützt.

SUPERBIKE-WM
Beim WM-Lauf 2021 in Most hatte Scott Redding nach seinem Sieg im zweiten Rennen um die Hand seiner Freundin, dem US-amerikanischen Model Jacey Hayden, angehalten, mit der er in Kalifornien zusammenlebt und sich dort im Winter auf die nächste Saison vorbereitet. Nun haben die beiden die rennfreie Zeit anderweitig genutzt und in Las Vegas geheiratet.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Prinzipverfechter

Für das erste Jahr der 50er-WM brachte Honda als Viertakt-Verfechter einen aufwendigen DOHC-Vierventiler, von dem neben der Werksmaschine noch ein Production Racer und eine Straßenversion aufgelegt wurden. Während das Werks-Motorrad hinter den Erwartungen blieb, wurden die anderen umso erfolgreicher.

Von: **Imre Paulovits**

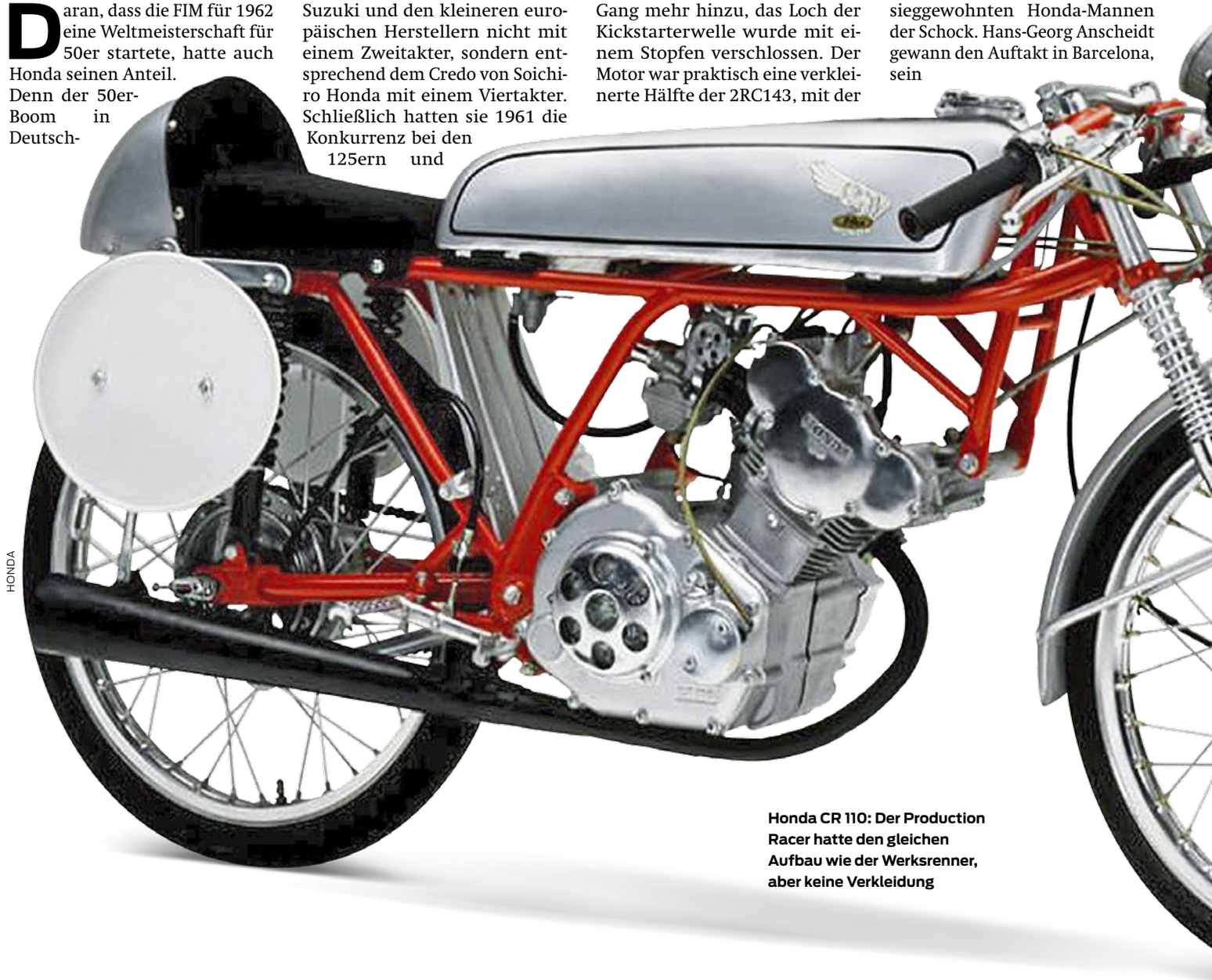
Daran, dass die FIM für 1962 eine Weltmeisterschaft für 50er startete, hatte auch Honda seinen Anteil. Denn der 50er-Boom in Deutschland inspirierte Soichiro Honda während seiner Europa-Reise dazu, auch ein Schnapsglas-Motorrad zu bauen. Dieses sollte aber mit einem Viertaktmotor sparsamer und durch ein Beinschild regentauglicher sein. Und damit die Nudel-Kuriere Japans den Umstieg vom Fahrrad leichter bewältigen und weiterhin in einer Hand ihre Pakete halten konnten, bekam das Getriebe eine Halbautomatik. Die Cub startete einen 50er-Boom in Asien, und so sah die FIM bei den Klassen der Weltmeisterschaft Handlungsbedarf nach unten.

Auch Honda rüstete sich für das erste Jahr der neuen Klasse. Aber im Gegensatz zu Kreidler, Suzuki und den kleineren europäischen Herstellern nicht mit einem Zweitakter, sondern entsprechend dem Credo von Soichiro Honda mit einem Viertakter. Schließlich hatten sie 1961 die Konkurrenz bei den 125ern und den 250ern auch mit diesem Arbeitsprinzip aufgemischt. Auch die Cub war mit diesem Arbeitsverfahren leistungsmäßig auf der Höhe der Zweitakter auf dem Markt oder vielen gar überlegen. Man wollte die neue Klasse auch verkaufsstrategisch nutzen. Und so wurden dem Werksrenner für die Weltmeisterschaft auch ein Production Racer und ein straßenzugelassenes Sportmotorrad auf der gleichen Basis zur Seite gestellt.

Die RC 110 wurde im November 1961 auf der Tokyo Motor Show präsentiert. Für die Straße hatte ihr Motor eine Kickstarterwelle und ein Fünfgang-Getriebe, für die Rennversion kam ein Gang mehr hinzu, das Loch der Kickstarterwelle wurde mit einem Stopfen verschlossen. Der Motor war praktisch eine verkleinerte Hälfte der 2RC143, mit der Tom Phillis 1961 Weltmeister wurde. Er hatte Nasssumpf-Schmierung und ein Bohrung-Hub-Verhältnis von 40 x 39 mm. Sein Zylinder war um 35 Grad nach vorn geneigt, er hatte vier Ventile. Der Einlass war um 36, der Auslass um 40 Grad aus der Senkrechten geneigt. Er wurde von zwei obenliegenden Nockenwellen betätigt, die von einer Zahnradkaskade angetrieben wurden. Bei einem Verdichtungsverhältnis von 10,5:1 leistete die Werks-Version 9,5 PS bei 14 000/min. Das ganze Motorrad war eine verkleinerte Variante der größeren RC-Modelle mit unten offenem Stahlrohrrahmen, Telegabel, zwei stehenden Federbeinen, einem langen Tank und schmaler Verkleidung. Alles war kleiner, zierlicher und leichter.

Schnelle Entwicklung

Als die Saison losging, kam für die sieggewohnten Honda-Mannen der Schock. Hans-Georg Anscheidt gewann den Auftakt in Barcelona, sein



HONDA

Honda CR 110: Der Production Racer hatte den gleichen Aufbau wie der Werksrenner, aber keine Verkleidung

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Die Kreidler- und Suzuki-Zweitakter waren spritziger als die Honda. Das hat uns alle überrascht."

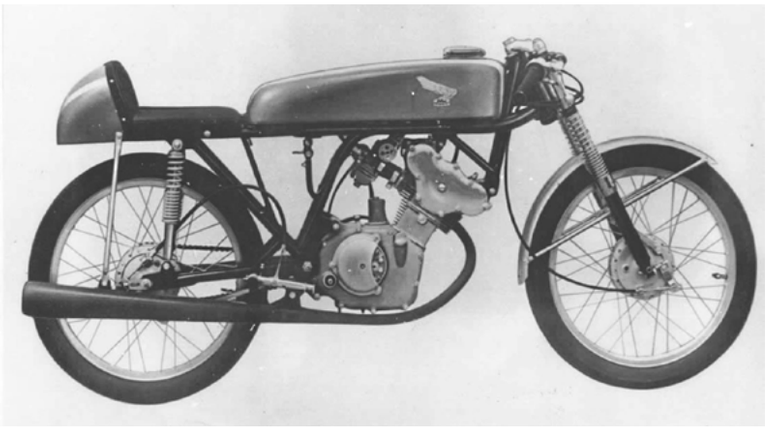
Luigi Taveri

Kreidler-Teamkollege Jan Huberts in Clermont-Ferrand. Dann gewann Ernst Degner auf der Isle of Man, in Assen, Spa und auf der Solitude vier Rennen in Folge. Honda war zwar mit Luigi Taveri in Barcelona Dritter, in Clermont-Ferrand und auf der Isle of Man hatten sie mit Taveri und Takahashi die Plätze 2 und 3 belegt. Doch dass sie gegen die Zweitakt-Konkurrenz nicht gewinnen konnten, das saß tief. Dabei lief in der Rennabteilung die Entwicklung auf Hochtouren. Bereits beim zweiten Grand Prix in Frankreich erschien die RC 110 mit 40,4 mm statt 40 mm Bohrung und hatte so 49,9 Kubik. Zum dritten Rennen auf der Isle of Man kam bereits ein neues Motorrad mit der Typenbezeichnung RC 111. Es hatte ein neues Motorgehäuse, das ein Achtgang-Getriebe aufnehmen konnte, die Höchstdrehzahl wurde auf 17 000/min gesteigert. Bei der vierten Runde in Assen gab es wahlweise gar zehn Gänge. Taveri bevorzugte zunächst acht Gänge, später bauten die Honda-Ingenieure ein Neungang-Getriebe, das am besten zur Leistungsentfaltung des Schnapsglas-Viertakters passte. Doch gegen die Zweitakter kam man weiterhin nicht an. Erst als es bei der neunten WM-Runde im finnischen Tampere regnete, konnte Luigi Taveri mit seinem seidenweichen Fahrstil den ersten Honda-Sieg vor seinem Teamkollegen Tommy Robb verbuchen.

Doch da war die WM bereits verloren, und das Team reiste nicht mehr zum WM-Finale nach Argentinien. Dafür stand Honda beim Einweihungs-Rennen des eigens erbauten Kurses von Suzuka im November 1962 mit der zweizylindrigen RC 112 bereit. Sie hatte 33 x 29 mm Bohrung und Hub, doch im Gegensatz zu allen anderen Honda-Rennern nur zwei Ventile pro Zylinder. Sie leistete 10 PS bei 17 500/min, die über ein Neungang-Getriebe weitergeleitet wurden. Die RC 112 zeigte sich auf Anhieb konkurrenzfähig: Tommy Robb schlug mit ihr die Suzuki und gewann das allererste Rennen von Suzuka vor 100 000 Zuschauern. Danach entschied sich Honda, sich 1963 werksseitig aus der Motorrad-WM zurückzuziehen, daher wurde die RC 112 nie in der Weltmeisterschaft eingesetzt. Als Honda 1964 zurückkehrte, hatten sie bereits die weiterentwickelte RC 113 mit vier Ventilen pro Zylinder. Sie war leichter und hatte eine Felgenbremse (!) vorn. 1965 wurde Ralph Bryans mit ihrer Nachfolgerin, der RC 115, Weltmeister. Luigi Taveri hätte die RC 116 wohl auch 1966 zum Titel geführt, wenn Honda aus Protest nicht dem WM-Finale in Fuji ferngeblieben wäre.

Kundenerfolg

Wenn Hondas Versuch, mit dem Einzylinder-Viertakter die erste 50er-Weltmeisterschaft zu gewinnen, auch fehlschlug, so war der CR 110 Production Racer, von dem 220 Stück gebaut wurden, bis Ende der 1960er-Jahre in nationalen Meisterschaften erfolgreich. Die straßenzugelassene Version wurde sogar noch 1997, zum 50. Jubiläum der Honda Motor Company, und noch einmal 2004 als Honda Dream 50 neu aufgelegt, mit Scheibenbremse vorn und die aktuellen Abgasbestimmungen erfüllend. Sie wurde umgehend zum Sammlerstück. Letzten März wurde in Paris ein noch in der Originalkiste verpacktes Exemplar von 1997 für 34 568 Euro versteigert! ■



HONDA

Honda RC 110: Gleicher Aufbau wie die größeren Honda-Renner, nur kleiner

HONDA

Der Nachfolger: Die Zweizylinder-RC 112 fuhr nur einmal in Suzuka, nie in der WM

ARCHIV MOTORRAD

Der einzige Sieg der Einzylinder-Honda: Luigi Taveri im nassen Tampere

TECHNISCHE DATEN

Honda RC 110 (1962)

Motor	Luftgekühlter Einzylinder-Viertakter, DOHC, vier Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	40,4 x 39 mm
Hubraum	49,9 ccm
Leistung	9,5 PS bei 14 000/min
Leergewicht	45 kg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Endurance-WM

Bolliger: Hobelsberger

Das Schweizer Bolliger-Team hat sein Fahrertrio für 2023 vorgestellt. Neben dem Schweizer Marcel Brenner und dem Österreicher Nico Thöni wird der Deutsche Patrick Hobelsberger für das Team-Urgestein fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Neue Saison, neue Fahrer: Das Team Bolliger Switzerland bereitet sich mit ungebremstem Eifer auf seine 40. WM-Saison vor. Das Schweizerisch-österreichisch-deutsche Trio bringt dabei Blutauffrischung, aber auch Tradition mit. Der 27-jährige Nico Thöni fährt seine zweite Saison bei Bolliger, während der 25-jährige Marcel Brenner nach seinem gelungenen Debüt beim 12-Stunden-Rennen von Estoril 2021 nun seine erste volle Saison bei seinen Landsleuten fährt. Und neu hinzu kommt der 26-jährige IDM-Supersport-Meister von 2021, Patrick Hobelsberger, der für 2023 vom Supersport-Motorrad auf das IDM-Superbike von GERT56 umgestiegen ist und so in der Endurance-WM eine passende Ergänzung findet. „Nico hat 2022 einen sehr guten Job gemacht, und wir sind sehr glücklich, mit ihm auch nächstes Jahr zusammenzuarbeiten“, so Teamchef Kevin Bolliger. „Marcel sollte schon 2022 nach seinem guten Einstand in Estoril den Bol d’Or für uns fahren, hatte sich aber in der Supersport-WM verletzt. Er ist sehr schnell, und ich freue mich, einen Schweizer Fahrer im Team zu haben. Patrick ist zwar neu in der Endurance-WM, er hat aber bei Kallio in der Supersport-WM gute Rennen gezeigt. Und er hat die richtige Einstellung.“ ■

EWC

Bolliger-Trio 2023: Patrick Hobelsberger, Nico Thöni und Marcel Brenner (v. l.)

IDM Supersport 300

Freudenberg: Schneider

Das Freudenberg-Team wird den 16-jährigen Northern-Talent-Cup-Dritten Dustin Schneider in die IDM Supersport 300 holen.

Von: **Anke Wieczorek**

Er wird neu in der IDM sein, aber bei Weitem kein Unbekannter. Der 16-jährige Dustin Schneider hat international schon vorgelegt und den Northern Talent Cup 2022 als Gesamt-Dritter abgeschlossen. Jetzt wechselt er ins sächsische Freudenberg-Team auf eine Supersport-KTM. Bereits im Oktober war Schneider mit seinem Teamkollegen Lennox Lehmann in Oschersleben die Freudenberg-KTM testen. Die Chemie stimmte von Anfang an, und Schneider fühlte sich wohl auf dem Motorrad. Teamchef Carsten Freudenberg hatte den Teenager aus dem Erzgebirge schon länger im Auge: „Im Paddock waren wir immer mal wieder in Kontakt. Ich freue mich, dass wir jetzt einen Plan für die kommenden zwei Jahre gefasst haben. Im ersten Schritt planen wir in der IDM Top-3-Platzierungen, und Dustin soll möglichst konstant ums Podium kämpfen. Er soll zum Saisonauftakt mit unserem WM-Team in Spanien trainieren, was bestimmt interessant wird.“ Schneider selbstbewusst: „In zwei Jahren will ich auch für die WM bereit sein.“ ■

FREUDENBERG

Dustin Schneider (l.) und Carsten Freudenberg: Viel Optimismus

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Der 27-jährige Finne Niki Tuuli, der 2022 den ersten Supersport-WM-Lauf in Mandalika auf MV Agusta gewonnen hat, aber für 2023 von Marcel Schrötter ersetzt wurde, hat im PTR-Triumph-Werksteam von Simon Buckmaster einen neuen Platz gefunden. „Ich denke, es ist gut für Triumph, dass ich Erfahrung auf einer anderen Dreizylinder mitbringe, und es erleichtert auch mir den Umstieg“, so Tuuli. „Wie viel Potenzial das Motorrad hat, haben sie mit dem Sieg von Stefano Manzi in Portimão bewiesen.“ Zweiter Fahrer wird der Brite Harry Truelove, der 2022 mit einer Yamaha R6 mit einer Wildcard in Donington antrat, aber durch Sturz ausschied. Nun kann er seine Qualitäten in einer vollen Saison beweisen.

IDM SUPERSPORT 300

Nachdem IDM-Supersport-300-Meister Marvin Siebdrath in die größere Supersport-Klasse aufsteigt, wird das deutsch-holländische Füsport-SKM-Kawasaki-Team von Rob Vennegoor und Frank Krekeler in der kleinen IDM-Supersport-Klasse mit dem 20-jährigen Deutschen Max Zachmann und dem gleich alten Petr Svoboda antreten. „Mit Petr und Max haben wir Geschwindigkeit und Erfahrung. Wie letztes Jahr mit Dirk Geiger, werden wir auch mit Petr sowohl in der IDM als auch in der WM starten“, so Vennegoor.

IDM SUPERSPORT 300

Nach Dustin Schneider hat das Freudenberg-Team auch Walid Khan als Fahrer in der IDM Supersport 300 bekannt gegeben. Teamchef Carsten Freudenberg ist begeistert von dem 23-jährigen Niederländer: „Walid ist ein Rennfahrer zwischen Genie und Wahnsinn! Wenn wir seine Emotionen in den Griff bekommen, dann ist alles möglich. Er hat das Potenzial, auch in der WM ums Podium zu kämpfen.“

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Gegen den Entzug

Nach einer so spannenden Saison wie 2022 bekommt man im Winter Entzugserscheinungen. Weil bald Weihnachten vor der Tür steht, stellen wir die interessantesten Bücher sowie die schönsten Kalender für den motorsportlichen Gabentisch vor, die bis zum Frühjahr gut darüber hinweghelfen.

Schöner Kalender
2022 war ein episches Jahr in der MotoGP. Die besten Momente und schönsten Bilder sind hier noch einmal eingefangen. Kalender mit 14 Seiten, 475 x 330 mm, 14,95 Euro, www.motorbuch.de

Motorrad-WM 2022
Die MSa-Autoren blicken auf die spannende diesjährige WM-Saison zurück und erklären deren Entwicklung. 215 x 280 mm, 192 Seiten, 29,90 Euro, www.motorbuch.de

Leberkerns TT
Eurosport-Kommentator und TT-Fan Lenz Leberkern hat viel recherchiert, all seine alten Notizbücher gewälzt und sein TT-Buch geschrieben. 155 x 220 mm, 400 Seiten, 34,95 Euro, www.lenzleberkern.com

100 Jahre Schleizer Dreieck
Zum 100-jährigen Schleizer-Dreieck-Jubiläum wurden die schönsten Geschichten zusammengetragen. 160 Seiten, 29 Euro, www.top-speed.info

MZ-Kalender Straße und Enduro
Kalender der MZ-Renngeschichte mit 12 Seiten, beidseitig bedruckt. 420 x 297 mm, 21 Euro, www.top-speed.info

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ASO/LOPEZ

Dakar '23: 14 Tage und 8547 Kilometer durch Wüste und Einöde

Saudi-Arabien 4.0

Nach dem Rückzug von Yamaha aus der Rallye wird die vierte Dakar-Auflage in Saudi-Arabien ein reiner Zweikampf zwischen HRC-Honda und der Pierer Mobility Group mit KTM, GasGas und Husqvarna. Vor allem aber wird sie zwei Wochen lang ein gnadenloser Kampf von Mensch und Maschine gegen unberührte Natur – mit mehr Etappen, mehr Kilometern und noch härteren Special Stages.

Von: **Thomas Schiffner**

Die Dakar war noch nie ein Zuckerschlecken. Weder in Afrika noch in Südamerika und auch nicht bei ihren ersten drei Auftritten auf der arabischen Halbinsel. Und die 45. Auflage könnte die letzten drei Wüstenrennen der Mutter aller Rallyes in Saudi-Arabien sogar noch toppen: Rallye-Direktor David Castera vom französischen Veranstalter A.S.O. hat die Dakar 2023 im Vergleich zu 2022 um zwei Tage verlängert, sowohl die Special Stages als auch die Verbindungsetappen sind länger geworden. Die Biker unter den 143 Startern auf zwei Rädern, die sich allein das schwere Ziel „Ankommen" auf die Fahnen geschrieben haben, müssen vom Start im Sea Camp direkt am Roten Meer bis zur Zieleinfahrt am 15. Januar in Dammam am Persischen Golf 8547 Kilometer durch Sand, über Dünen, durch Schluchten, über Geröll und am Meeresstrand unter die Räder nehmen.

Die Dakar ist immer schon mit enormen Risiken verbunden und daher haben Veranstalter und FIM in den letzten Jahren sehr viel am Reglement in Sachen Sicherheit geschraubt. Auch für die Ausgabe 2023, die schon am Silvestertag 2022 mit dem Prolog beginnt, wurden Regeländerungen beschlossen. So wurde die Maximal-Geschwindigkeit in den Klassen RallyGP und Rally2 bei GPS-Überwachung auf 160 km/h limitiert. An den Tankplätzen dürfen jetzt auch Installationen am Roadbook, ein Wechsel der Patronen und Funktionsüberprüfungen an der Airbagweste vorgenommen, Wasser und Essen aufgenommen werden. Die bereits getesteten Airbagwesten mit zwei Auslöser-Patronen werden ab 2023 empfohlen und ab 2024 Pflicht. Ab 2024 sollen auch die Helmstandards nochmals verbessert werden.

Bonus für Schnellstarter

Eine ganz entscheidende Änderung abseits des Sicherheitsgedankens betrifft die Einführung von Zeitgutschriften: Wie in der Cross-Country-WM galt auch bei der Dakar, dass der Etappensieger des Vortages am nächsten Morgen als Erster auf die Strecke musste. Das führte wegen der Nachteile des ersten „Spurensuchers" zu Wettbewerbsverzerrungen, bis dahin, dass Fahrer mit Blick auf die Gesamtwertung den Tagessieg anderen überließen. Die neue Regel bietet dem Etappensieger Kompensation: Wer als Erster am Wegpunkt zwischen Start und Tankstopp ankommt, erhält 1,5 sec., der Zweite 1 sec. und der Dritte 0,5 sec. Zeitgutschrift pro Kilometer. Das könnte das Taktieren der Werksteams beeinflussen.

Wie jedes Jahr ist auch diesmal völlig offen, wer die Dakar gewinnt und welches Motorrad er fährt. Infrage kommt eigentlich nur ein Werksfahrer, und das Bike wird vermutlich eine Honda, eine KTM, eine GasGas oder eine Husqvarna sein, vielleicht eine indische Hero des deutschen Speedbrain Werksteams. Der einzigen Sherco SEF 450 Rally und dem Portugiesen Rui Gonçalvez werden weniger Chancen eingeräumt. Yamaha hat sich dieses Jahr von der Dakar verabschiedet und ihr ehemaliges Flaggschiff, den ewigen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

RALLYZONE

HRC-Flaggschiff Ricky Brabec

HERO

Hero-Held Sebastian Bühler

KTM

Mehr Glück als 2022? KTM-Ritter Toby Price

GASGAS

Titelverteidigung im Visier: GasGas-Pilot Sam Sunderland

Dakar-Pechvogel Adrien Van Beveren, hat sich HRC Honda ins Werksteam geholt. Die Roten, die 2020 die 18-jährige Siegesserie von KTM mit dem ersten amerikanischen Sieg durch Ricky Brabec durchbrachen, wollen sich mit dem Aufgebot von fünf starken Werksfahrern die Siegtrophäe, die dieses Jahr mit Sam Sunderland zum ersten Mal an einen GasGas-Fahrer ging, zurückholen: Neben Van Beveren, Schwager des diesjährigen Siegers Sam Sunderland, werfen sie mit den erfahrenen Brabec, Pablo Quintanilla (Zweiter 2022), Joan Barreda Bort (2022 Fünfter) und José Ignacio Cornejo (2022 Sechster) fünf der Top-10-Fahrer der letzten Rallye ins Rennen.

Sollte 2023, vier Jahre nach dem letzten KTM-Sieg von Toby Price, Orange wieder nicht gewinnen, hat Mattighofen mit den zugekauften und Rallye-tüchtig gemachten Konzernmarken genügend weitere Pfeile im Köcher: Husqvarna rückt mit dem Amerikaner Skyler Howes, den dieses Jahr eine Fußverletzung stoppte, und dem Argentinier Luciano Benavides aus. Die mit der KTM 450 Rally Factory baugleichen roten GasGas fahren Vorjahressieger Sam Sunderland und mit Daniel Sanders ein Aussie, der nur durch einen schweren Unfall im Straßenverkehr bei der letzten Dakar gestoppt wurde. Und dann wären da noch die beiden Werkspiloten mit Österreichs Stamm-Marke KTM, Matthias Walkner (Sieger 2018) und Toby Price, Dakar-Champion 2016 und 2019 – summa summarum sechs Asse für die Siegeshoffnungen der Pierer Group.

Hero als dritte Kraft?

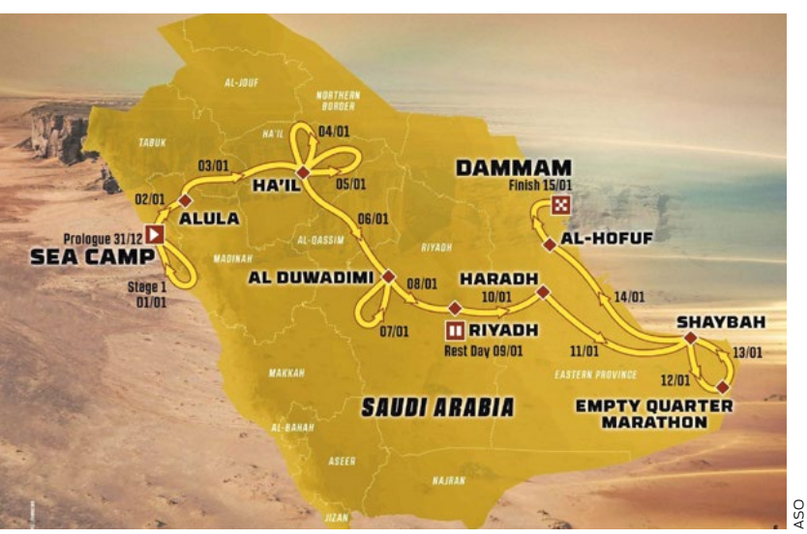
Dritte Kraft im Siegesduell könnte Hero sein: Der indische Hersteller steuert seine Rallye-Aktivitäten über die bayerische Firma Speedbrain. CEO Wolfgang Fischer hat in Weißenburg eine professionelle Rennschmiede aufgebaut und startet mit dem Deutsch-Portugiesen Sebastian Bühler, dem von Yamaha gewechselten Ross Branch (Botswana), Joaquim Rodrigues (Portugal), Franco Caimi (Argentinien) zumindest mit Chancen auf Etappensiege.

Abseits von Speedbrain und Sebastian Bühler wird bei der Dakar 2023 kaum deutsch gesprochen. Neben KTMs Siegfahrer von 2018, Matthias Walkner, ist noch der Schwarzwälder Rucksackfahrer Mike Wiedemann (2022 Platz 48) am Start. ■

DAKAR-STARTER 2023*

1	Sam Sunderland (GB)	GasGas
2	Ricky Brabec (USA)	Honda
5	Joan Barreda Bort (E)	Honda
4	Daniel Sanders (AUS)	GasGas
7	Pablo Quintanilla (CHL)	Honda
8	Toby Price (AUS)	KTM
9	Mason Klein (USA)	KTM
10	Skyler Howes (USA)	Husqvarna
11	José Ignacio Cornejo Florimo (CHL)	Honda
14	Sebastian Bühler (D)	Hero
16	Ross Branch (BWA)	Hero
18	Daniel Sanders (AUS)	GasGas
19	Rui Gonçalves (P)	Sherco
25	Mohammed Balooshi (VAE)	Husqvarna
27	Joaquim Rodrigues (P)	Hero
33	Franco Caimi (RA)	Hero
42	Adrien Van Beveren (F)	Honda
47	Kevin Benavides (RA)	Yamaha
52	Matthias Walkner (A)	KTM
77	Luciano Benavides (RA)	Husqvarna
90	Kirsten Landman (ZA)	KTM
91	Mike Wiedemann (D)	KTM

* 22 von 143 Fahrern ausgewählt



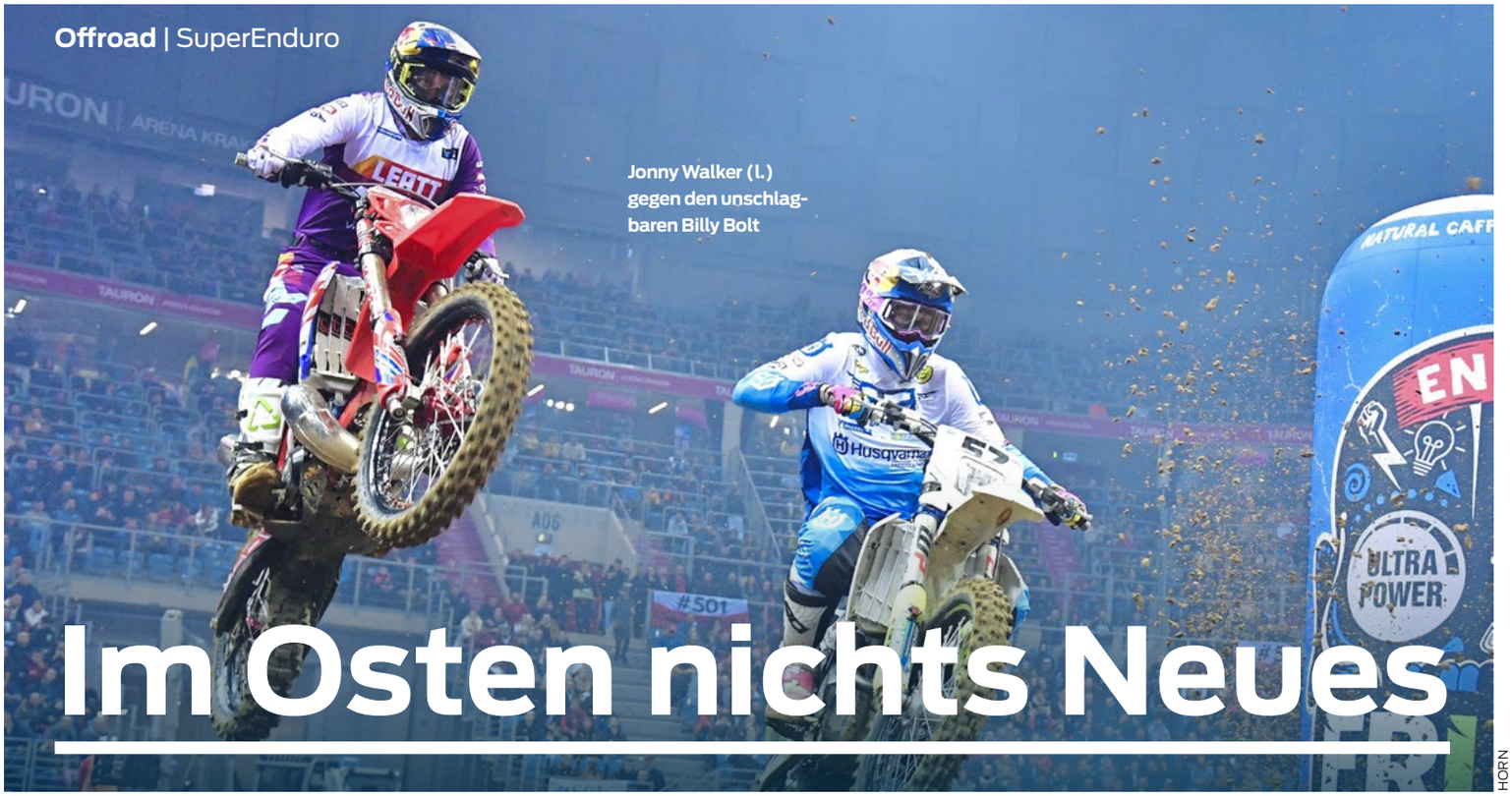
ASO

Die Dakar 2023 wird um zwei Tage und 447 Kilometer Special Stage länger

DIE DAKAR 2023 (MOTORRAD UND QUAD)

Etappe	Datum	Strecke	Gesamtlänge	Sonderprüfung
1A	31.12.2022	Sea Camp – Sea Camp (Prolog)	10 km	10 km
1B	01.01.2023	Sea Camp – Sea Camp	603 km	368 km
2	02.01.2023	Sea Camp – al-'Ula	590 km	431 km
3	03.01.2023	al-'Ula – Ha'il	669 km	447 km
4	04.01.2023	Ha'il – Ha'il	573 km	425 km
5	05.01.2023	Ha'il – Ha'il	646 km	375 km
6	06.01.2023	Ha'il – Al Duwadimi	876 km	466 km
7	07.01.2023	Al Duwadimi – Al Duwadimi	641 km	473 km
8	08.01.2023	Al Duwadimi – Riyadh	722 km	407 km
	09.01.2022	**Ruhetag in Riyadh**		
9	10.01.2023	Riyadh – Haradh	710 km	439 km
10	11.01.2023	Haradh – Shaybah	623 km	114 km
11	12.01.2023	Shaybah – Empty Quarter (Marathon)	426 km	275 km
12	13.01.2023	Empty Quarter – Shaybah	375 km	185 km
13	14.01.2023	Shaybah – Al-Hofuf	669 km	154 km
14	15.01.2023	Al-Hofuf – Dammam	414 km	136 km
Total:			**8547 km**	**4705 km**

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Jonny Walker (l.) gegen den unschlagbaren Billy Bolt

HORN

Im Osten nichts Neues

Die neue Saison der SuperEnduro-Weltmeisterschaft begann im polnischen Krakau so, wie die letzte aufgehört hatte – mit einer neuerlichen Machtdemonstration des Briten Billy Bolt.

Von: **Thorsten Horn**

In den letzten beiden durchgeführten Saisons der SuperEnduro-WM hatte sich Billy Bolt jeweils den WM-Titel gesichert. Allerdings nicht mit der Unterbrechung der komplett abgesagten Saison 2020/2021. Im letzten Winter holte er sich bei 19 der 20 Möglichkeiten (fünf Läufe mit je einem bepunkteten Superpole-Qualifying plus je drei Heats) das Punktemaximum.

Und nun schickte sich der Brite in Polen an, seine Dominanz fortzusetzen. Wenn man bedenkt, dass seine Vorbereitung durch die Nachwirkungen einer Verletzung eher suboptimal verlief, kann einem um den Spannungsgehalt Angst und Bange werden. „Durch meine Verletzungspause konnte ich erst wenige Wochen vor Krakau ins Training einsteigen und wusste daher nicht so richtig, wo ich stehe“, gab Bolt zu bedenken.

In der Praxis war davon aber nicht viel zu spüren, denn schon im freien Training drückte Billy Bolt eine fast sechs Sekunden schnellere Rundenzeit in den viel zu weichen Boden als der Zweitplatzierte, Junioren-Weltmeister der Vorsaison Dominik Olszowy. Von Bolts Herausforderern, wie US-Endurocross-Champion Jonny Walker, dem US-Amerikaner Cody Webb oder dem Multi-Weltmeister Taddy Blazusiak, war da noch nicht viel zu sehen. Beim Starttraining probierte Billy Bolt selbstsicher ausschließlich den vermeintlich besten Startplatz ganz innen.

Im Zeittraining rückten die weiteren Cracks dann bis auf 3,3 Sekunden an den derzeitigen Krösus der Szene heran. In der Superpole schrumpfte sein Vorsprung auf 1,2 Sekunden, nun auf den polnischen Nationalhelden Taddy Blazusiak.

Drei klare Angelegenheiten

In Heat 1 gab es wieder kein Halten, sodass der Husqvarna-Werkspilot 17 Sekunden vor Jonny Walker, der in der Superpole etwas überzogen hatte, über den Zielsprung hüpfte. Mit noch einmal fast dem gleichen Rückstand wurde Ex-Weltmeister Cody Webb Dritter und Blazusiak Vierter.

Im zweiten per Reverse Grid gestarteten Heat fackelte Billy Bolt erneut nicht lange, um an die Spitze zu preschen und schließlich mit fast 30 Sekunden Vorsprung, wiederum vor Jonny Walker, zu gewinnen. Die weiteren Plätze hatten diesmal Taddy Blazusiak und Cody Webb getauscht.

Im finalen Heat war Jonny Walkers Gegenwehr nur von kurzer Dauer, sodass der 24-jährige Überflieger mit diesmal 22 Sekunden Vorsprung auf seinen Betabefeuerten Landsmann seine weiße Weste behielt. „Mit drei Heat-Siegen bin ich sehr zufrieden. So kann die Saison weitergehen“, sagte der Triumphator anschließend.

Auch wenn Jonny Walker erkennen musste, dass Billy Bolt in einer eigenen Liga fuhr, war er ebenfalls zufrieden. „Das war seit zehn oder mehr Jahren mein erstes Podium beim Saisonauftakt in Polen“, merkte er an und sorgte so für einen kleinen Lachkrampf bei seinem Kumpel Billy Bolt.

SUPERENDURO-WM

Krakau (PL), 10. Dezember

1.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	1-1-1
2.	Jonny Walker (GB), Beta	2-2-2
3.	Cody Webb (USA), Sherco	3-4-3
4.	Taddy Blazusiak (PL), GasGas	4-3-4
5.	Cooper Abbott (USA), Sherco	6-5-6
6.	Alfredo Gomez (E), Rieju	5-6-7
7.	Tim Apolle (D), Beta	7-8-5
8.	William Hoare (GB), GasGas	10-7-9
9.	Eddie Karlsson (S), KTM	8-9-10
10.	Blake Gutzeit (USA), TM	9-10-11

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 6 Läufen

1.	Billy Bolt	63 Punkte
2.	Jonny Walker	51
3.	Cody Webb	43
4.	Taddy Blazusiak	43
5.	Cooper Abbott	31
6.	Alfredo Gomez	30
7.	Tim Apolle	28
8.	William Hoare	22
9.	Essie Karlsson	21
10.	Blake Gutzeit	18

HORN

Unter Wert: Beta-Pilot Tim Apolle

Cody Webb fand mit einem weiteren dritten Platz im abschließenden Heat nach seiner Pleiten-, Pech- und Pannen-Saison 2021/2022 ebenfalls den Weg aufs Podest, sodass auch er keinen Grund zur Klage hatte.

Achtbarer Tim Apolle

Etwas unter Wert wurde Tim Apolle, nach dem Verzicht von Manuel Lettenbichler auf die Indoor-Saison einziger Deutscher im Prestige-Feld, Gesamtsiebter. Vor allem mit Platz 5 im finalen Rennen zeigte er, wo er aus eigener Kraft hingehört. „Im Großen und Ganzen bin ich mit dem Saisonauftakt zufrieden, denn ich habe gesehen, dass ich den Speed einiger Top-Fahrer mitgehen kann“, lautete sein Fazit. Bei den Junioren landete der Norddeutsche Milan Schmüser als Zweiter auf dem Podest.

Weiter geht es am Samstag, den 7. Januar 2023, mit dem deutschen SuperEnduro Grand Prix im sächsischen Riesa. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Titelverteidiger in der US-Meisterschaft: Eli Tomac

YAMAHA

Roczen in Gelb

Wenige Wochen verbleiben bis zum Start der US-Supercross-Meisterschaft am 7. Januar in Anaheim. Wer sind die Favoriten im Kampf um den wichtigsten SX-Titel der Welt?

Von: **Frank Quatember**

Er hat es wieder geschafft. Beim Start im kalifornischen Anaheim werden alle Augen auf den Deutschen Ken Roczen gerichtet sein. Der Superstar der Offroadszene spielte in den letzten Wochen mit Medien und Fans erfolgreich Hutzeputz, testete verschiedene Motorräder, um letztlich in einem überraschenden Move beim Suzuki-Team H.E.P. Motorsports zu unterzeichnen. Die Motocrosswelt ist gespannt, wie sich Roczen auf der seit dem Suzuki-Ausstieg 2016 technisch unveränderten 450er RM-Z schlagen wird. Für den Thüringer schließt sich damit zum Karriereende der Kreis, denn 2006 hatte der viel zu früh verstorbene Suzuki-Manager Bert Poensgen den damals 12-jährigen Knirps mit einem Fünfjahresvertrag ausgestattet.

Topfavorit auf den SX-Titel ist aber unumstritten Eli Tomac. Der Titelverteidiger hat seit seinem Wechsel im Herbst 2021 auf Yamaha alles an möglichen US-Titeln abgeräumt. Es wird schwer für die Konkurrenz, die Serie des 30-Jährigen aus Colorado zu brechen.

Am ehesten ist das noch Honda-Pilot Chase Sexton zuzutrauen, dessen Vertrag kommendes Jahr ausläuft. Der 23-Jährige hat den Speed, um mit Tomac mitzuhalten. Voraussetzung für mehr als Podiumsplätze sind aber permanent gute Starts sowie das Abstellen seiner häufigen Stürze.

Ähnliches gilt für die beiden Veteranen Justin Barcia (GasGas) und Malcolm Stewart (Husqvarna), die beide jederzeit für einen Tagessieg gut sind, aber für den Gesamtsieg einfach bisher nie konstant genug oder durch Verletzungen beeinträchtigt waren.

In der Favoritenliste vertreten sind auch Frankreichs Sterne Marvin Musquin und Dylan Ferrandis, bei KTM bzw. Yamaha unter Vertrag. Musquin, der mit 32 Jahren bei KTM noch ein Jahr exklusiv Supercross fahren darf und auch die Supercross-WM im Sommer für Orange bestreitet, hat bei seiner Abschiedstour kaum Druck und könnte für Überraschungen sorgen. Anders ist die Situation bei Ferrandis, der im Gegensatz zum Motocross indoor bisher wenig gerissen hat. Die Starts waren meist ungenügend, und deshalb war der Franzose häufig in Stürze verwickelt und verletzt.

Last but not least bleiben noch die beiden Supercross-Champions Cooper Webb (KTM) und Jason Anderson sowie der ewige Pechvogel Adam Cianciarulo (beide Kawasaki). Es wird also spannend! ■

H.E.P.MOTORSPORTS

Zurück auf Suzuki: US-Superstar Ken Roczen

US-SX-TERMINE 2023

07.01.	Anaheim 1	(Kalifornien)
14.01.	Oakland	(Kalifornien)
21.01.	San Diego	(Kalifornien)
28.01.	Anaheim 2	(Kalifornien)
04.02.	Houston	(Texas)
11.02.	Tampa	(Florida)
25.02.	Arlington	(Texas)
04.03.	Daytona Beach	(Florida)
11.03.	Indianapolis	(Indiana)
18.03.	Detroit	(Michigan)
25.03.	Seattle	(Washington)
08.04.	Glendale	(Arizona)
15.04.	Atlanta	(Georgia)
22.04.	East Rutherford	(New York)
29.04.	Nashville	(Tennessee)
06.05.	Denver	(Colorado)
13.05.	Salt Lake City	(Utah)

NACHRICHTEN

SECHS SUPERCROSS-WM-RENNEN 2023

Der australische Promoter MX Global hat den Kalender der Supercross-WM 2023 veröffentlicht. Statt zwei Rennen wie dieses Jahr sind es nun sechs Events in sechs Ländern. Erstmals kommt die SX-WM nach Deutschland: Am 14. Oktober in die Düsseldorfer Fußball-Arena. Damit ist sehr wahrscheinlich, dass Titelverteidiger Ken Roczen (auf Suzuki) in Deutschland startet. KTM hat für die WM ein offizielles Werksteam benannt: in der 450er-Klasse Ex-Meister Cooper Webb, Aaron Plessinger und Marvin Musquin, in der SX2 Tom Vialle sowie Maximus Vohland.

Supercross-WM 2023

01.07.	**Birmingham (GB)**
22.07.	**Lyon-Decines (F)**
30.09.	**T.B.A.**
14.10.	**Düsseldorf (D)**
28.10.	**Vancouver (CDN)**
24./25.11.	**Melbourne (AUS)**

MAYERBÜCHLER UND WEBER BEI WM-QUALI

Die FIM hat den Qualifikationsmodus für die Eisspeedway-WM 2023 geändert: Gesetzt ist nur Weltmeister Martin Haarahiltunen. Von 16 Fahrern beim Qualirennen in Örnsköldsvik (28.01.) qualifizieren sich die ersten 10 für die Endrunde. Vom DMSB wurden Vizeweltmeister Hans Weber und Franz Mayerbüchler gesetzt. Zu den Qualifizierten kommen vier FIM-Wildcards. Auf diesem Weg haben auch Max Niedermaier und Markus Jell die Chance, in den GP zu kommen. Noch gibt es aber zwei freie Plätze in Örnsköldsvik.

BUNDESLIGA IST ZURÜCK

Gute Nachricht für das deutsche Speedway: Nach zwei Pandemiejahren kehrt 2023 die Speedway-Bundesliga zurück. Statt in nur einem Finale werden im Zweier-Modus vier Teams in je drei Heim- und drei Auswärtsrennen den höchsten Teamtitel ausfahren. Am Start: Stralsund, Güstrow, Brokstedt und Olching.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

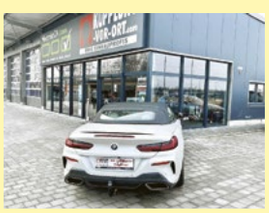
Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Aston Martin

Aston Martin DB7 Coupé, 3,2 Reihen 6 Zyl. Kompressor 5 g, Handschalter, TÜV neu, orig. 25000 km, kein Stadtverkehr, Sommerfahrzeug, blaumet., Leder hell, Vollausstattung, VB 49.000,- €. Oder Gebot, Tel. 06145/2303

Aston Martin DB9, EZ 4/2012, 18.490 km, Scheckheft, neuwertiger Zustand, Wertgutachten Note 1, kompl. Historie, Touchtronic, Sportabgasanlage, 97.000,- €. SML CarGroup GmbH, Max-Eyth-Str. 9, 71735 Eberdingen, Tel. 07042/270990, www.sml-cargroup.com H

BMW



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Bugatti

1991/95 Bugatti EB110 ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, 040-25335000, www.cargold-collection.com H

Ferrari

Leder Kofferset Ferrari 458 Spider, original Schedoni, 6-tlg. mit Schutzhüllen, schwarz mit roten Nähten, 2x benutzt, NP 8.400,- €, VB 3.950,- €. 52080 Aachen, Tel. 0172/2629958

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

2018 Ferrari 488 Spider, 70th Anniversary, Einzelstück, erst 345 km! € 379.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

1967 Ferrari 330 GTC, Matching Numbers, Magnesium-Felgen, aus langjährigem Vorbesitz. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

ISO

1966 Iso Grifo GL 300 Serie I, nur 77 gebaut, aufwändig restauriert, perfekt! € 499.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Jaguar

1961/63 Jaguar E Type Serie I Roadster, nur in Cargold-Qualität!... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Lamborghini

1968/71 Lamborghini Miura P400 S/SV, für Sammlung gesucht. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Lancia

Lancia Fulvia Voll-Alu Zagato, einer von 202 geb., TÜV, H-Kennz., 42.900,– €. La Bella Macchina GmbH, Pforzheimer Str. 94, 76275 Ettlingen, Tel. 0171/455205, info@labellamacchina.de H

Land Rover

Kaufe Range Rover ab Bj. 2022, unkompliziert und fair. Tel. 0172/4310800

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

McLaren

1993/97 McLaren F1, für Sammlung. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mercedes

2002 Mercedes SL 55 AMG, erst 19.089 km! 1. Hand! Top-Ausstattung, € 84.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

2010 Mercedes SLS AMG, erst 22.962 km, imola-grau, Vollleder-Designo-Interieur! € 255.850,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

SL 63 AMG, 75000 km, 386 kW, Perf.-Paket, dt. Kfz., 2. Hand, VB 63.900,- €. Tel. 0152/51485844

www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59513

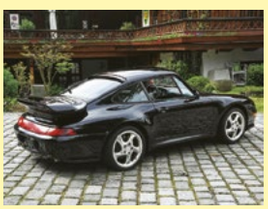
Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

www.Rennsportshop.com

Porsche

Cayenne S Orig.Transsyberia Nr. 3 von 26, 40300 km, 283 kW (385 PS), 134.900,- €. Einmalige Gelegenheit mit awb. MwSt. S&L Autopavillon GmbH, Hohengebrachinger Straße 18, 93080 Pentling, Tel. 0941/4662820, info@s-u-l.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59495



1995/98 Porsche 993 Turbo / Turbo S, nur Cargold-Qualität ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, 040-25335000, www.cargold-collection.com H

996 GT2, EZ 3/2002, 43.115 km, Scheckheft, 2. Hand, Sportec-Veredelung Stufe 3, 580 PS, Carbon-Paket, CH-Ausführung, sehr gepflegt, Service neu. SML CarGroup GmbH, Max-Eyth-Str. 9, 71735 Eberdingen, 07042/270990, www.sml-cargroup.com H

2003/06 Porsche Carrera GT, nur Original! Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, 040-25335000, cargold-collection.com H

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Tesla

Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RECARO

FOR WINNERS
RECARO Race

Die RECARO Podium – jetzt auch aus Glasfaser. Die RECARO Podium CF (Carbon) und GF (Glasfaser) sind die einzigen Schalensitze für die Nachrüstung mit einer ABE und gleichzeitig einer FIA-Homologation. Und beide sind besonders leicht! Das Nettoschalengewicht der Podium CF beträgt nur 4,9 kg! Durch das innovative Pad-Konzept in unterschiedlichen Stärken kann die Rennschale an mehrere Fahrer angepasst werden.

Unsere Rennschalen sowie die neue Merchandising-Collection sind ab sofort auch in unserem Online-Shop verfügbar.

LESERWAHL BEST BRAND 2021 KATEGORIE AUTOMOBIL Rennsitze/-schalen Heft 17/22 MOTOR SPORT aktuell
LESERWAHL BEST BRAND 2021 KATEGORIE AUTOMOBIL Sportsitze Heft 17/22 MOTOR SPORT aktuell

Vielen Dank für Ihre Wahl zur Nummer 1!

shop.recaro-automotive.com

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 € (Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2022 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

NÜRBURGRING

Traum in Weiß: Die Nordschleife befindet sich nur scheinbar im Winterschlaf – oder wie deuten Sie die Spuren?

In guten Händen?

ADAC übernimmt die DTM
MSa 52/2022

Ich habe gerade die Pressekonferenz vom ADAC gesehen und das Gefühl, dass nach dem Erdbeben-Aus der ITR die Serie in gute Händen übergeht. Sie haben mit dem GT Masters lange Jahre überzeugt. Dass das Masters jetzt endgültig in das zweite Glied fällt, ist natürlich offensichtlich. Auch dass Gerhard Berger gescheitert ist, muss erwähnt werden. Ich sehe der Zukunft durch die Übernahme des ADAC positiv entgegen. Thomas Voss und seine Mannschaft haben eine komplexe Mammutaufgabe vor sich, aber durch ihre Erfahrungen könnten sie es durchaus schaffen, eine Kehrtwende zu schaffen in puncto Zukunft Motorsport Deutschland …

Dierk Kleinwort
D-25709 Marne

Der Manta fährt!

Zur Krise der NLS
MSa 51/2022

Herr Rolf Schäfer hat mit seiner Darstellung der Krise in der NLS nur bedingt recht. Für mich als Teilnehmer zeichnete sich die Krise bereits am Anfang der Saison ab. Das spiegelte sich nicht direkt bei der Teilnehmeranzahl wider, sondern die Stimmung im Fahrerlager war sehr schlecht und die Unzufriedenheit sehr hoch. Die Teilnehmerzahlen waren bis zum Spätsommer noch relativ gut, da die meisten Teams mit den Sponsoren und den Fahrern, die einen großen Teil der Einsatzkosten tragen, längerfristig planen. Bis zum 24h-Rennen sind die Teilnehmerzahlen immer relativ hoch. Danach sind die Starterzahlen immer geringer und erholen sich dann zum 6h-Rennen einigermaßen. In 2022 hat dann die miese Stimmung, gestützt durch die allgemein angespannte finanzielle Situation, zu dem starken Einbruch geführt! Ich hoffe, dass die neue Geschäftsführung die Trendwende schafft, wobei das Engagement eines so positiv angesehenen Mannes wie Karl Mauer hoffentlich einige derzeitig verschlossene Türen öffnen kann. Ich möchte für mich und mein Team erklären, dass der Neuaufbau des Mantas fortgeführt wird und wir bei den ersten Rennen der neuen NLS-Saison und beim 24h-Rennen dabei sein werden.

Olaf Beckmann
D-22113 Oststeinbek

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

Derzeit keine aktuellen Termine.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Mittwoch, 14. Dezember		
20.30	F1 eSports, Suzuka **LIVE** (Simracing)	Sky Sport F1*
Donnerstag, 15. Dezember		
20.30	F1 eSports, Interlagos **LIVE** (Simracing)	Sky Sport F1*
Freitag, 16. Dezember		
20.30	F1 eSports, Abu Dhabi **LIVE** (Simracing)	Sky Sport F1*
Samstag, 17. Dezember		
ab 11.00	Div. F1-Klassiker 1999-2019 (bis 04.30)	Sky Sport F1*
Sonntag, 18. Dezember		
ab 06.00	Div. F1-Rennen Monaco 1986-2022	Sky Sport F1*
ab 16.15	IMSA-Serie 2022, div. Rennen (Wh.)	Motorvision TV*
21.00	NASCAR Cup Series 2022, Las Vegas (Wh.)	Sport 1+*
Montag, 19. Dezember		
ab 19.05	Div. Motorrad-Sendungen (bis 01.55)	Motorvision TV*
21.05	Ikonen des Motorsports: Mythos Porsche	WELT
Dienstag, 20. Dezember		
14.30	F1-Klassiker, Vettels 1. Sieg (Monza 2008)	Sky Sport F1*
19.45	Racing Files: The French Connection	MTS TV**
Mittwoch, 21. Dezember		
19.30	IndyCar Series 2022, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
Freitag, 23. Dezember		
20.00	Formel 1 2022, Rennen Abu Dhabi (Wh.)	Sky Sport F1*
Samstag, 24. Dezember		
ab 06.00	Formel 1 2022, alle Rennen kompakt	Sky Sport F1*
Sonntag, 25. Dezember		
20.30	NASCAR Cup Series 2022, Phoenix (Wh.)	Sport 1+*
Montag, 26. Dezember		
ab 13.25	Div. Motorrad-Sendungen (bis 01.20)	Motorvision TV*
20.00	Formel 1 2022, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
20.30	Sportwagen-WM, 24h Le Mans 2022 (Wh.)	Eurosport 2*
Dienstag, 27. Dezember		
17.00	Extreme E 2022, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
19.20	Racing Files: Von Auto Union bis heute	MTS TV**
Mittwoch, 28. Dezember		
ab 14.30	GTWC 2022, Rückblick (Endur. & Sprint)	Sky Sport F1*
Donnerstag, 29. Dezember		
ab 13.55	Div. Historische Events 2022 (bis 01.20)	Motorvision TV*
22.00	24h von Spa 2022, Highlights	Sky Sport F1*
täglich ab Samstag, 31. Dezember		
21.00	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1

Livestream/Internet

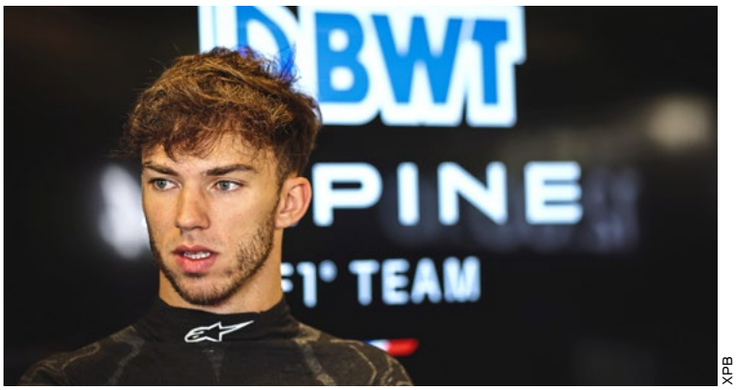
Freitag, 16. Dezember		
ab 18.20	Trophée Andros Andorra, 1. Tag **LIVE** www.tropheeandros.com	
Samstag, 17. Dezember		
11.30	Digitale NLS, 2. Lauf **LIVE** (Simracing)	YouTube
ab 17.25	Trophée Andros Andorra, 2. Tag **LIVE** www.tropheeandros.com	

*kostenpflichtig **auch im Sender-Livestream auf www.morethansports.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
16./17.12.	Trophée Andros, Pas de la Casa	AND
17.12.	Digitale NLS, 2. Lauf (Simracing)	D
31.12.–15.01.	Rally-Raid-WM, Dakar-Rallye	KSA
Motorrad		
31.12.–15.01.	Rallye-WM, Dakar-Rallye	KSA
07.01.	SuperEnduro-WM, Riesa	D

Vorschau



XPB

F1-Interview: Gasly über sein letztes Jahr mit Alpha Tauri und den Alpine-Wechsel

MOTORSPORT IMAGES

IndyCar-Serie: Die Hintergründe zum abgeblasenen neuen Turbomotor

XPB

Tourenwagen-Rückblick, Teil 2: Die Jahre 2011 bis 2017 in der ehemaligen WTCC

AUDI

Rallye Dakar: Wer führt nach den ersten Etappen auf vier und zwei Rädern?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MotorKlassik

KLASSIKER WÄHLEN, SPIDER GEWINNEN!

Alles zum Gewinnspiel in der aktuellen Ausgabe von Motor Klassik.

Jetzt im Handel oder unter: +49 (0) 781 639-6659 | motorklassik@burdadirect.de | motor-klassik.de/heft

Das abgebildete Fahrzeug kann in Ausstattung und Farbe vom Gewinn abweichen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:

Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2022" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 23. Januar 2023. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code ➔ D329

Viel Spaß beim Mitmachen! **Ihre Redaktion**

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Mit Ihren Daten gehen wir äußerst sorgfältig um - Ihre Adresse wird nicht zusammen mit Ihren Antworten gespeichert. Die Fragen werden ausschließlich anonym statistisch ausgewertet. Wir behalten uns vor, Ihre Postanschrift zu nutzen, um Ihnen interessante Angebote des Verlags zukommen zu lassen. Widerspruch ist jederzeit unter motorpresse@datenschutzanfrage.de möglich. Jede Person kann nur einmal teilnehmen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Wir behalten uns die Veröffentlichung von Name und Wohnort der Gewinner in unseren Medien vor. Im Gewinnfall werden Ihre Adressdaten gegebenenfalls zur Gewinneinlösung an das Unternehmen weitergeleitet, von dem der Sachpreis bezogen wurde. Die Gewinne werden in Deutschland übergeben. Nähere Informationen dazu finden Sie auf www.leserumfragen.de/msa.

RACER DES JAHRES 2022 - Automobil-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Kategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer
A ____ Formel 1
B ____ Formel-sport
C ____ Prototypen
D ____ GT-Sport international
E ____ GT-Sport national
F ____ Langstrecke Nürburgring
G ____ Rallye
H ____ Tourenwagen

Nachwuchsfahrer J ____________ **Sonderpreis** K ____________

Modelle
L ____ GT-Fahrzeuge bis 500 PS
M ____ GT-Fahrzeuge über 500 PS
N ____ Rallye
O ____ Tourenwagen bis 350 PS
P ____ Tourenwagen über 350 PS
Q ____ Markenpokale

- **Welches Auto besitzen Sie persönlich (meistgefahrenes Auto)?** ☐ Keines
Marke ____________ Typ ____________
PS ______ ⇨ Baujahr ______ **Getunt:** ☐ Optik ☐ Motor ☐ Fahrwerk ☐ Nicht getunt
Reifen, Marke ____________ ☐ Normal ☐ UHP-Reifen ☐ Sportreifen
- **Worüber sollte MOTORSPORT *aktuell* beim Automobil-Rennsport mehr berichten, über …?**
☐ internationalen Automobil-Rennsport
☐ nationalen Automobil-Breitensport
- **MOTORSPORT *aktuell* berichtet sowohl über Automobil- als auch über Motorrad-Rennsport. Wie sehr interessieren Sie diese beiden Rennsportbereiche?**
Automobil-Rennsport interessiert mich … ☐ sehr ☐ auch, aber nicht so sehr ☐ eher weniger ☐ kaum, gar nicht
Motorrad-Rennsport interessiert mich … ☐ sehr ☐ auch, aber nicht so sehr ☐ eher weniger ☐ kaum, gar nicht
- **Welchen Unternehmen/Marken gelingt es besonders gut, ihr Know-How aus dem Motorsport auf ihre Produkte für den Alltag zu übertragen?**
……………………………………
……………………………………
- **Welche Sponsoren von Automobil-Rennteams kennen Sie?**
Aus der Automobil- und Zubehörbranche: ……………………
……………………………………
Aus anderen Branchen: ……………………
- **Und welche Reifenhersteller sind Ihrer Meinung nach derzeit im Automobil-Rennsport besonders erfolgreich?** Bitte denken Sie nicht nur an die Formel 1.
……………………………………
- **Welchen Aussagen zu Simracing stimmen Sie zu?**
☐ Wird sich in Zukunft durchsetzen ☐ Wichtig für das Nachwuchsscouting ☐ Schaue ich mir gern an
☐ Wichtiger Baustein fürs Fahrertraining ☐ Wünsche mir mehr Berichterstattung darüber in MOTORSPORT aktuell
☐ Kann mir unter dem Begriff Simracing nichts Genaueres vorstellen
- **Wie interessant finden Sie Simracing?**
☐ Sehr interessant ☐ (Eher) interessant ☐ Weder noch ☐ (Eher) uninteressant ☐ Sehr uninteressant
- **Machen Sie selbst Simracing?**
☐ Ja, oft ☐ Ja, zumindest ab und zu ☐ Nein

RACER DES JAHRES 2022 - Automobil-Rennsport
Bitte tragen Sie in jeder Kategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)
Fahrer A ____ Formel 1 B ____ Formel-sport C ____ Prototypen D ____ GT-Sport international E ____ GT-Sport national F ____ Langstrecke Nürburgring G ____ Rallye H ____ Tourenwagen
Nachwuchsfahrer J ____________ Sonderpreis K ____________
Modelle L ____ GT-Fahrzeuge bis 500 PS M ____ GT-Fahrzeuge über 500 PS N ____ Rallye O ____ Tourenwagen bis 350 PS P ____ Tourenwagen über 350 PS Q ____ Markenpokale
- Welches Auto besitzen Sie persönlich (meistgefahrenes Auto)? ☐ Keines
Marke ____________ Typ ____________
PS ______ ⇨ Baujahr ______ Getunt: ☐ Optik ☐ Motor ☐ Fahrwerk ☐ Nicht getunt
Reifen, Marke ____________ ☐ Normal ☐ UHP-Reifen ☐ Sportreifen
- Worüber sollte MOTORSPORT aktuell beim Automobil-Rennsport mehr berichten, über …?
☐ internationalen Automobil-Rennsport
☐ nationalen Automobil-Breitensport
- MOTORSPORT aktuell berichtet sowohl über Automobil- als auch über Motorrad-Rennsport. Wie sehr interessieren Sie diese beiden Rennsportbereiche?
Automobil-Rennsport interessiert mich … ☐ sehr ☐ auch, aber nicht so sehr ☐ eher weniger ☐ kaum, gar nicht
Motorrad-Rennsport interessiert mich … ☐ sehr ☐ auch, aber nicht so sehr ☐ eher weniger ☐ kaum, gar nicht
- Welchen Unternehmen/Marken gelingt es besonders gut, ihr Know-How aus dem Motorsport auf ihre Produkte für den Alltag zu übertragen?
……………………………………
……………………………………
- Welche Sponsoren von Automobil-Rennteams kennen Sie?
Aus der Automobil- und Zubehörbranche: ……………………
……………………………………
Aus anderen Branchen: ……………………
- Und welche Reifenhersteller sind Ihrer Meinung nach derzeit im Automobil-Rennsport besonders erfolgreich? Bitte denken Sie nicht nur an die Formel 1.
……………………………………
- Welchen Aussagen zu Simracing stimmen Sie zu?
☐ Wird sich in Zukunft durchsetzen ☐ Wichtig für das Nachwuchsscouting ☐ Schaue ich mir gern an
☐ Wichtiger Baustein fürs Fahrertraining ☐ Wünsche mir mehr Berichterstattung darüber in MOTORSPORT aktuell
☐ Kann mir unter dem Begriff Simracing nichts Genaueres vorstellen
- Wie interessant finden Sie Simracing?
☐ Sehr interessant ☐ (Eher) interessant ☐ Weder noch ☐ (Eher) uninteressant ☐ Sehr uninteressant
- Machen Sie selbst Simracing?
☐ Ja, oft ☐ Ja, zumindest ab und zu ☐ Nein

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:

Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2022" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 23. Januar 2023. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code ➔ D329
Viel Spaß beim Mitmachen! Ihre Redaktion

***Einverständniserklärung**: Ich bin einverstanden, dass mich die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihre Beteiligungsunternehmen Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft und Upfit GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, telefonisch, per E-Mail oder Post für ihre Kunden auf interessante Medien-, Mobilitäts-, Freizeit-, Lifestyle-, Fitness- und Ernährungs-Angebote hinweist und hierzu meine Kontaktdaten für Werbezwecke verarbeitet. Teilnahme ab 18 Jahren. Einwilligung jederzeit für die Zukunft widerrufbar. Durch den Widerruf der Einwilligung wird die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung nicht berührt. Weitere Informationen finden Sie unter shop.motorpresse.de/datenschutz. © Alle Rechte vorbehalten. Eine Verwertung oder Nachahmung ist nur mit Zustimmung des Verlages zulässig. Zuwiderhandlungen werden zivil- und strafrechtlich verfolgt.

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	Abonnent Käufer Mitleser **MOTORSPORT *aktuell*** ☐ ☐ ☐	
E-Mail	*Ja, ich bin mit der abgedruckten ***Einverständnis-erklärung** einverstanden.* *Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an motorpresse@datenschutzanfrage.de widerrufen.*	
☐ Fahre ab und zu privat auf Rennstrecke		
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr	X ..... *Zustimmung bitte durch Unterschrift bestätigen*	

- **Ich lese...**
  MOTORSPORT *aktuell* ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten
- **Haben Sie vor, in den nächsten 1 bis 2 Jahren ein Auto zu kaufen?**
  ☐ Ja, schon bestellt ☐ Ja, in etwa 6 Monaten ☐ Ja, in etwa 12 Monaten
  ☐ Ja, in etwa 13 bis 24 Monaten ☐ Nein ☐ Weiß noch nicht
  Welche Marke_____ **Typ** _____ ☐ Weiß noch nicht
  ☐ Neues Auto ☐ Gebrauchtes Auto ☐ Geleast ☐ Auto Abo ☐ Weiß noch nicht
  Getunt: ☐ Optik ☐ Motor ☐ Fahrwerk ☐ Nicht getunt ☐ Weiß noch nicht 2
  Antriebsart: ☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Hybrid ☐ Plug-in-Hybrid ☐ Elektro ☐ Gas ☐ Weiß noch nicht
- **Was davon trifft Ihrer Meinung nach auf den Automobil-Motorsport zu?**
  ☐ Ist ein wichtiges Prüffeld für die Serie
  ☐ Hat einen hohen Unterhaltungswert
  ☐ Zeigt die Technikkompetenz der Marken
  ☐ Hält die Faszination für Autos am Leben
  ☐ Ist wichtig für die technische Weiterentwicklung
  ☐ Zeigt die Zuverlässigkeit der Marken
  ☐ Ist für die Image-Bildung der Hersteller wichtig
  ☐ Ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor
  ☐ Hat sich in den letzten 1-2 Jahren aufgrund der Umweltdiskussionen stark verändert
  ☐ Der Motorsport kann auch ohne Umstellung auf rein elektrische Antriebe zukunftsfähig gemacht werden
- **Was glauben Sie, welche Antriebsart könnte dem Rennsport angesichts der Umweltprobleme weiterhelfen?**
  ☐ E-Fuels ☐ Elektro ☐ Gas ☐ Bioethanol ☐ Wasserstoff ☐ Hybrid
  ☐ Anderes, und zwar: _____
- **Wie zuversichtlich sind Sie, dass der Rennsport eine positive Zukunft hat?**
  ☐ Sehr zuversichtlich ☐ Zuversichtlich ☐ Eher nicht zuversichtlich ☐ Gar nicht zuversichtlich

Motorsport *aktuell* 1-3/23

Bitte ausreichend frankieren

Antwortkarte

MOTOR SPORT *aktuell*

Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	Abonnent Käufer Mitleser **MOTORSPORT *aktuell*** ☐ ☐ ☐	
E-Mail	*Ja, ich bin mit der abgedruckten ***Einverständnis-erklärung** einverstanden.* *Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an motorpresse@datenschutzanfrage.de widerrufen.*	
☐ Fahre ab und zu privat auf Rennstrecke		
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr	X ..... *Zustimmung bitte durch Unterschrift bestätigen*	

- **Ich lese...**
  MOTORSPORT *aktuell* ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten
- **Haben Sie vor, in den nächsten 1 bis 2 Jahren ein Auto zu kaufen?**
  ☐ Ja, schon bestellt ☐ Ja, in etwa 6 Monaten ☐ Ja, in etwa 12 Monaten
  ☐ Ja, in etwa 13 bis 24 Monaten ☐ Nein ☐ Weiß noch nicht
  Welche Marke_____ **Typ** _____ ☐ Weiß noch nicht
  ☐ Neues Auto ☐ Gebrauchtes Auto ☐ Geleast ☐ Auto Abo ☐ Weiß noch nicht
  Getunt: ☐ Optik ☐ Motor ☐ Fahrwerk ☐ Nicht getunt ☐ Weiß noch nicht 1
  Antriebsart: ☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Hybrid ☐ Plug-in-Hybrid ☐ Elektro ☐ Gas ☐ Weiß noch nicht
- **Was davon trifft Ihrer Meinung nach auf den Automobil-Motorsport zu?**
  ☐ Ist ein wichtiges Prüffeld für die Serie
  ☐ Hat einen hohen Unterhaltungswert
  ☐ Zeigt die Technikkompetenz der Marken
  ☐ Hält die Faszination für Autos am Leben
  ☐ Ist wichtig für die technische Weiterentwicklung
  ☐ Zeigt die Zuverlässigkeit der Marken
  ☐ Ist für die Image-Bildung der Hersteller wichtig
  ☐ Ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor
  ☐ Hat sich in den letzten 1-2 Jahren aufgrund der Umweltdiskussionen stark verändert
  ☐ Der Motorsport kann auch ohne Umstellung auf rein elektrische Antriebe zukunftsfähig gemacht werden
- **Was glauben Sie, welche Antriebsart könnte dem Rennsport angesichts der Umweltprobleme weiterhelfen?**
  ☐ E-Fuels ☐ Elektro ☐ Gas ☐ Bioethanol ☐ Wasserstoff ☐ Hybrid
  ☐ Anderes, und zwar: _____
- **Wie zuversichtlich sind Sie, dass der Rennsport eine positive Zukunft hat?**
  ☐ Sehr zuversichtlich ☐ Zuversichtlich ☐ Eher nicht zuversichtlich ☐ Gar nicht zuversichtlich

Motorsport *aktuell* 1-3/23

Bitte ausreichend frankieren

Antwortkarte

MOTOR SPORT *aktuell*

Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.